

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

RITMOS E RITOS DA CIDADE:
Modernidade e modernização em Limoeiro-PE, 1880-1950.

ÉDSON AUGUSTO LEÔNCIO DE ARAÚJO

Orientadora: Prof. Dr. Telma Dias Fernandes
Linha de Pesquisa: História Regional

JOÃO PESSOA - PB
ABRIL DE 2016

**RITMOS E RITOS DA CIDADE:
Modernidade e modernização em Limoeiro-PE, 1880-1950.**

Édson Augusto Leôncio de Araújo

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Centro de Ciências Humanas Letras e Artes da Universidade Federal da Paraíba – UFPB, em cumprimento às exigências para obtenção do título de Mestre em História, Área de Concentração em História e Cultura Histórica.

Orientadora: Prof. Dr. Telma Dias Fernandes

Linha de Pesquisa: História Regional

JOÃO PESSOA - PB

ABRIL DE 2016

A663r Araújo, Édson Augusto Leôncio de.
 Ritmos e ritos da cidade: modernidade e modernização em
 Limoeiro-PE, 1880-1950 / Édson Augusto Leôncio de Araújo.-
 João Pessoa, 2016.
 125f. : il.
 Orientadora: Telma Dias Fernandes
 Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA
 1. História regional. 2. Costumes. 3. Modernização.
 4. Expansão industrial. 5. Interação social. 6. Modernidade -
 Limoeiro-PE.

UFPB/BC

CDU: 981.422(043)

**RITMOS E RITOS DA CIDADE:
Modernidade e modernização em Limoeiro-PE, 1880-1950.**

Édson Augusto Leôncio de Araújo

Dissertação de Mestrado avaliada em ____/____/____ com conceito _____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Telma Dias Fernandes
Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba
Orientadora

Prof. Dr. Antônio Paulo Rezende
Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco
Examinador Externo

Prof. Dr. Serioja Rodrigues Cordeiro Mariano
Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba
Examinadora Interna

Prof. Dr. Elisa Mariana Medeiros da Nóbrega
Programa de Pós-Graduação em Literatura e Interculturalidade da Universidade Estadual da Paraíba
Suplente Examinadora Externa

Prof. Dr. Gustavo Acioli Lopes
Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba
Suplente Examinador Interno

À Antônio Cosmo (*In memoriam*),
Edneide, Amanda, Helen e Laise.

AGRADECIMENTOS

Se escrever é um ofício para as mentes inquietas, agradecer é uma tarefa para as mentes mais humildes. Um momento para expressar gratidão a personalidades que em muito contribuíram para o desenvolvimento do trabalho. Hora para reconhecer que mais de um cérebro originou as reflexões, mais que duas mãos redigiram as linhas, mais que dois olhos analisaram os resultados. É esse o espaço no qual se esclarece que as palavras e análises delineadas são plurais. Nesses parágrafos de agradecimento, me permitirei a escrita em primeira pessoa, pois aqui “eu” agradeço aos demais que me auxiliaram na construção da presente dissertação.

Agradecer, entretanto, é um fazer complexo. Sempre nos pegamos na insegurança de esquecer alguém importante. De pular algum nome em meio aos tantos que impulsionaram nossa caminhada. Mas, o primeiro passo deve ser dado. Ressalto apenas que a ordem dos agradecimentos não se refere a ordem de importância que cada um teve em minha trajetória.

Gostaria de agradecer primeiramente a Deus, essa entidade celestial que garante a nós humanos a sensação de proteção em meio a um universo em expansão. Que nos serve de refúgio sempre que nossa racionalidade não contempla a explicação de algum fenômeno. Que nos garante certo conforto ao nos possibilitar imaginar que nossa vida não finda com o fim do nosso corpo.

Avançando os agradecimentos para os seres físicos, inicio recordando a importante contribuição do professor Nelson Oliveira (mais conhecido por Nelsinho). Atribuo a ele a culpa de ter sido o primeiro a despertar em mim o interesse pela carreira docente. Meu professor de história no ensino médio que me concedeu valiosas lições sobre didática e relação educando/educador. Se hoje sou apaixonado pela história, devo a ele boa parte dessa devoção. Parafraseando esse grande mestre: História é massa!

Expresso minha sincera gratidão a professora Rosa Cortês, que me orientou na construção de minha monografia em Serviço Social na UFPE. Sempre muito paciente e com seus conselhos sempre úteis. Sua compreensão foi de extrema importância para mim.

À Alberon Lemos, genial historiador que muito contribuiu em minha vida acadêmica, mais que um orientador, um amigo! Sem ele nunca teria iniciado a pesquisa que acabou viabilizando a construção dessa monografia.

À João Azevedo (*in memoriam*), meu orientador desde o início do mestrado. Infelizmente sua precoce partida desse mundo não possibilitou que visualizasse o resultado do trabalho que construímos juntos. Sempre direto, sem papas na língua, objetivo e crucial. Suas

considerações sempre certas foram peça chave ao longo desses dois anos de orientação. E também à professora Telma, por ter topado embarcar na empreitada da conclusão dessa dissertação. Ocupando com louvor uma função que não gostaríamos que fosse necessário ocupar.

À querida professora Serioja Mariano por suas críticas a este trabalho desde o Seminário de Dissertação. E ao professor Antônio Paulo Rezendo por participar da minha defesa.

Aos meus alunos da capoeira e aos da Escola Municipal João Heráclio Duarte pelos momentos de descontração. Assim como à equipe da mencionada escola, pelo apoio e compreensão nos momentos em que não pude estar tão presente em função da finalização deste trabalho. Agradeço a diretora Jaqueline, coordenadoras Neide e Ângela e aos demais colegas professores e funcionários administrativos pela cobertura.

Aos primos que a vida me deu: Robertinho e Rodrigo Araújo. Por todas as conversas, conselhos e momentos compartilhados. Nossos laços superaram a consangüinidade.

Aos amigos que sempre me deram força e acreditaram em meu sucesso. Especialmente a Ivan, Reginaldo Correia, Yuri Anderson, Rodrigo (Ganço) e Raul Pedro.

À José Atil, meu professor de capoeira. Sempre amigo, sempre presente. Obrigado por toda preocupação e por toda valorização que sempre demonstrou.

À Laise Pereira, minha namorada, e futura esposa, por toda a partilha dos meus melhores e piores momentos, todo apoio, dedicação e compreensão. Sempre corrigiu minhas bobagens, sempre esteve ao meu lado. Minha principal incentivadora! Sem ela, não teria chegado até aqui.

À minha grande irmã, Amanda, a única que possuo e a única que preciso, a melhor irmã que meus pais poderiam me dar. Sempre soube equilibrar elogios e críticas. Agradeço a essa pessoa maravilhosa que muito me incentivou e apoiou. Em breve espero constar na lista de agradecimentos de sua dissertação também!

À pequena Helen, a sobrinha mais “joinha” que eu poderia ter. Sempre deu um jeito de me fazer rir em momentos de tensão. Pequeno grande prodígio de nossa família. Seu brilho e seu encanto sempre me animam. A “muleta” do nosso lar!

Aos meus familiares em geral, mas, especialmente ao meu pai, que foi o grande incentivador de meus estudos desde minha infância. Que continua vivo em minhas memórias. Meu eterno “inho”, exemplo em que tento me espelhar, meu grande herói!

Por fim, gostaria de agradecer a pessoa mais importante de minha vida: Neide. Minha grande mãe, a pessoa que mais quero orgulhar! A melhor e maior mulher do meu mundo! O

grande pilar de nossa família. O que seria de mim sem ela? Agradeço por ter me ensinado a ler, a escrever e a decorar a tabuada. Nunca esquecerei dos momentos em que estudou junto comigo antes da prova, foram fundamentais!

A todas essas pessoas, meu profundo obrigado! As palavras foram breves porém sinceras!

RESUMO

Reformulações nos costumes, expansão industrial, introdução de tecnologias inovadoras e novas formas de convívio e interação social constituíram a atmosfera urbana de Limoeiro – Pernambuco no período entre as décadas finais do século XIX até meados do século XX. Nesta dissertação, propomo-nos a delinear alterações provocadas pelo fenômeno da modernização no ambiente urbano da cidade acima mencionada. Assim como a coexistência de aspectos modernos com tradicionais. Nosso ponto de partida foi o projeto de construção da linha férrea conectando Recife ao agreste transpassando a importante região canavieira que hoje compreende a Zona da Mata Norte. Foi através dessa conexão, com o aceleração das comunicações e estreitamento das distâncias, que Limoeiro fortaleceu o contato com as novidades do estilo de vida moderno que aportava na capital do Estado. Ao longo das sete décadas analisadas nesse trabalho, o lugar produziu sua urbanidade. Vivenciou seu próprio ritmo modernizatório. Mesclou suas tradições e modernidades. Analisamos os signos da modernidade que atingiram essa cidade. Abordando fenômenos como as reformulações nos meios de transporte, a urbanização, os novos lazeres, o futebol, a moda e a estética. Buscamos remontar partes do quebra cabeças que forma o passado de Limoeiro. Utilizamos fontes diversas, entre periódicos, relatórios de Presidentes de Província, fotografias e relatos de cronistas.

Palavras-chave: história regional, costumes, modernização, expansão industrial, interação social, modernidade.

RESUMEN

Las reformulaciones en las costumbres, la expansión industrial, la introducción de tecnologías innovadoras y nuevas formas de vida y de interacción social eran la atmósfera urbana de Limoeiro - Pernambuco, en el período comprendido entre las últimas décadas del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. En esta tesis, se propone delinear los cambios causados por el fenómeno de la modernización en el entorno urbano de la ciudad por encima. Así como la coexistencia de moderno con lo tradicional. Nuestro punto de partida fue el proyecto de construcción de una línea de ferrocarril que conecta a Recife corriendo salvaje a través de la región de la caña de azúcar importante que hoy comprende la Zona da Mata Norte. Fue a través de esta conexión con la aceleración de la comunicación y las distancias más estrechas, lo que fortaleció el contacto Limoeiro con las innovaciones de estilo de vida moderno que atracaban en la capital del estado. Durante las siete décadas analizadas en este trabajo, el lugar produjo su urbanidad. Modernizatório experimentó su propio ritmo. Mezclado sus tradiciones y modernidad. Analizamos los signos de la modernidad que azotan esta ciudad . Dirigiéndose a fenómenos tales como reformulaciones medios de transporte, la urbanización, el nuevo ocio , el fútbol , la moda y la estética . Buscamos volver a montar las piezas del rompecabezas que forma el pasado Limoeiro . Usar varias fuentes, incluyendo revistas , Provincia de presidentes de informes, fotografías y cronistas informa.

Palabras clave: regional history, customs, modernization, industrial expansion, social interaction, modernity

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização geográfica de Limoeiro	13
Figura 2 - Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação de Limoeiro-PE	32
Figura 3 - Secções e estações do caminho de ferro do Limoeiro	48
Figura 4 - Anúncio de José Fernandes Salsa	55
Figura 5 - Locomotiva da <i>Tramways</i>	61
Figura 6 - Igreja de Nossa Senhora da Apresentação e de Santo Antônio	70
Figura 7 – Rua da Matriz	71
Figura 8 – Rua de Detrás	72
Figura 9 – Rua da Lagoa (Severino Pinheiro)	73
Figura 10 – Rua da Alegria	74
Figura 11 – Sede do Colombo Sport Club	76
Figura 12 – Sede do Centro Limoeirense	78
Figura 13 – Bondes de tração animal e de motor	81
Figura 14 – Anúncios da Alfaiataria “<i>A Popular</i>” e fabrica de calçados “<i>Confiança</i>”	87
Figura 15 – Anúncio do armarinho “<i>A Primavera</i>”	88
Figura 16 – As madrinhas do Centro Limoeirense em 1935	91

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – O FIO DA URDIDURA: PRIMEIRAS CONSIDERAÇÕES	10
1.1 CIDADES: o palco do espetáculo moderno	11
CAPÍTULO II – CAMINHOS E ESTRADAS/ BONDES E	
TRENS: A MODERNIZAÇÃO NOS MEIOS DE LOCOMOÇÃO	28
2.1 O CENÁRIO: Limoeiro em tela.....	29
2.2 POR ENTRE OS TRILHOS: uma trajetória	37
2.3 Bem mais do que pés de limão: a Estrada de Ferro de Limoeiro	45
2.4 Antigos Caminhos outras locomoções:	56
CAPÍTULO III – ECOS DAS RUAS	65
3.1 As novas imagens: os traços que foram surgindo	66
3.2 Corpos alinhados: a beleza personificada	83
3.3 “Olho no lance!”: A estética dos movimentos, futebol e modernidade.	93
CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110

CAPÍTULO I

O Fio da Urdidura: Primeiras Considerações

1.1. CIDADES: o palco do espetáculo moderno

“A cidade é feita de sonhos e de desejos. Sonhos e desejos que, um dia, se tornarão recordações, se incorporarão aos inúmeros labirintos da memória, revelarão as faces escuras do passado ou deixarão que elas permaneçam desconhecidas para sempre. Assim é a cidade, a grande moradia dos homens.” (REZENDE, 1997: 16)

As cidades. O lugar da nossa morada. Nosso berço e lócus do nosso crescimento e amadurecimento. Onde projetamos nossos sonhos. E onde os concretizamos ou nos frustramos. Lugar onde alcançamos nossa finitude. A cidade é construída de sonhos e desejos que se reinventam. O concreto não é o todo. Suas ruas e avenidas não possuem significado latente. É a ação humana que constrói seus significados. Seus prédios e praças representam diferentes experiências para cada indivíduo que os utiliza. A cidade é plural, são, portanto, cidades. Cada um de nós temos nossas próprias experiências no enredo citadino. Todos temos nossas histórias, nossos saudosismos. Sempre existem recordações, lembranças, que nos mostram o quanto a cidade está viva, em constante transformação assim como seus habitantes.

Quem não possui uma memória do bairro no qual passou a infância? Da rua onde brincava com os amigos? Das trelas e zombarias? Das aventuras e encrencas? Do esconde-esconde e do pega-pega? O sentimento nostálgico é forte. É impossível passar por aquelas ruas e não trazer à mente recordações, e não notar as mudanças. As casas passam por reformas, o calçamento não é mais o mesmo, as cores mudaram. Os moradores mudaram. Se os moradores não são mais os mesmos, os significados também não são. Mas a cidade ainda está lá.

Ela permite que o nosso passado não seja apagado. O que foi vivido, como bem observou Paul Auster, “Foi. Nunca será de novo.” No entanto, existe a memória, e esta é “o espaço em que uma coisa acontece pela segunda vez.” (AUSTER, 1999: 87-96) Os monumentos urbanos mantêm vivas várias histórias. Sua própria história pode ser escrita por diferentes letras, traduzindo diferentes formas de viver o mesmo lugar. A história não contém um único tempo. A experiência humana constrói e reconstrói labirintos infindáveis, onde o conhecimento produzido por historiadores é mais uma modalidade das relações que a

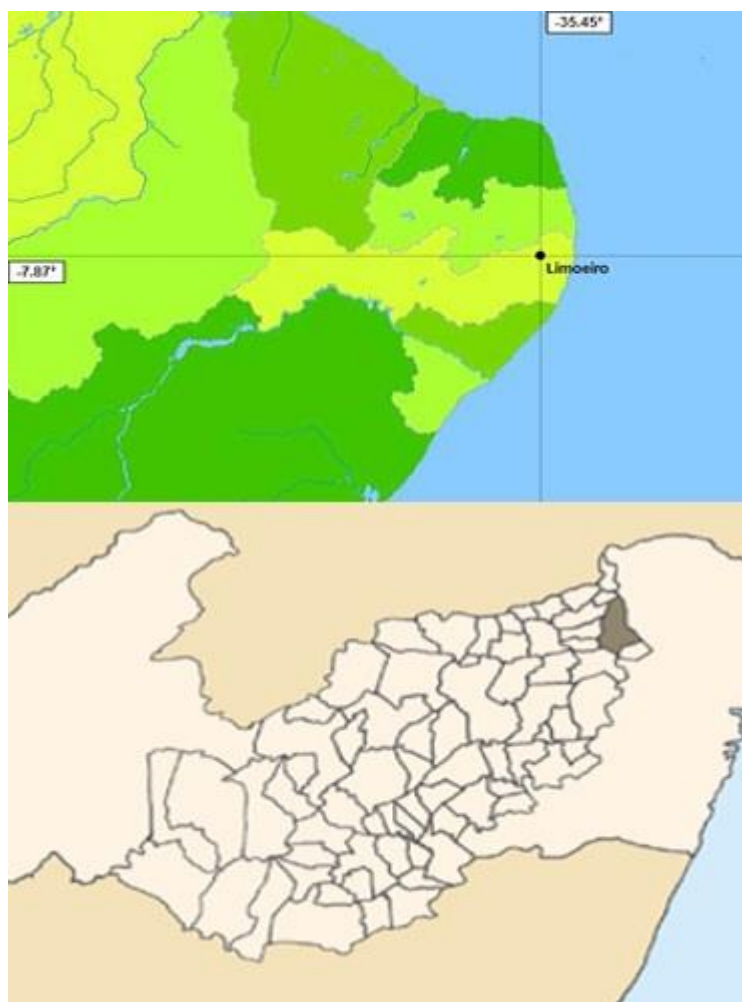
sociedade mantém com o passado. Esse saber produzido por historiadores ainda concorre com as narrativas ficcionais, memórias (individuais e coletivas) e outras áreas do saber.

É certo que há muito a ciência História deixou de ser simples colecionadora de fatos. Passou ao entendimento de que seus ofícios estão voltados a um esforço de compreensão das ações humanas do passado. Elege uma problemática e busca respostas dentre uma imensidão de fragmentos soltos, esparsos, associando obras que já trataram da questão em tela e um arsenal documental. O historiador seleciona, analisa e reconstrói histórias, recheando de sentido os fatos que elegeu para esclarecer sua problemática.

Dessa forma, fomos tomados por uma ânsia de investigar historicamente a cidade de Limoeiro-Pernambuco. Enveredando num emblemático espaço de tempo que compreende as décadas finais do século XIX até meados do século XX. Período no qual a cidade vivenciou as primeiras medidas de urbanização e contagiou-se pelo espetáculo do moderno. Mantemos como norte a concepção de que aqueles que se lançam na “aventura monótona” do trabalho historiográfico, por entre os jogos de quebra-cabeças incompletos que são os documentos e entre labirintos confusos e intermináveis da história, o fazem com a fome de respostas para interrogações atuais, instigados por questões levantadas por seu próprio tempo.

Limoeiro inaugura o agreste do estado de Pernambuco. Tendo o Rio Capibaribe como formador do desenho de sua paisagem, e colaborador da sua construção urbana, o município já recebeu a alcunha de Princesa do Capibaribe. Distanto aproximadamente 77 km do Recife, Capital do Estado, construiu, ao longo de sua história, fama por sua produção agropecuária, com destaque para as criações de gados de raça e a produção de leite de vaca, embora já tenha sido um importante entreposto comercial durante o final do século XIX e início do século XX. (Ver: VILAÇA, 1971).

Figura 1 – Localização Geográfica de Limoeiro



Fonte: IBGE.¹

É justamente esse o período privilegiado em nossa pesquisa, um espaço de tempo que se estende da década de 1880, quando foi projetada e construída a estrada de ferro da Great Western que ligava Limoeiro ao Recife passando por importantes regiões canavieiras da Zona da Mata Norte; até 1950, período que compreende importantes transformações urbanas como o futebol, os bondes e a construção de ruas e pavimentações. Buscamos compreender como a modernização modificou o ambiente citadino e o contraponto das estruturas tradicionais que sobreviveram. Estudamos a presença da modernização e do moderno em Limoeiro, suas

¹ Fonte: IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=260890#> acessado em 15/09/2011.

especificidades não perdendo de vista as permanências de fenômenos históricos. Ao considerarmos as proporções do imenso território nacional, não podemos afirmar que exista um único Brasil, mas, vários Brasis, marcando suas diferenças e particularidades econômicas, políticas, sociais e culturais.

A quase total ausência de trabalhos historiográficos² que abordem essa cidade nos motiva a desenvolvermos nossa pesquisa, ao mesmo tempo em que exige de nós ainda mais esforço. A falta de arquivos públicos, museus e documentação catalogada no município, nos obrigam a vasculharmos por documentos dispersos. Debruçamos nossas análises sobre alguns periódicos locais como *Gazeta de Limoeiro*, *O Alvi-Rubro*, *O Ensaio*, *Fôlha do Povo*, *Cidade do Limoeiro*, *O Empata*, *A voz do Povo* e *O Democrata*, mesclando com os periódicos *A Epocha*, *A província* e *A Pilheria*, que cobriam notícias sobre todo o estado de Pernambuco, e com os Relatórios de Presidente de Província (1880-1930).

Sabemos, de antemão, que não encontraremos em Limoeiro resultados semelhantes aos que foram encontrados nos estudos sobre as metrópoles e grandes cidades nacionais e européias. A cidade que nos propomos a analisar não possui notáveis dimensões territoriais, econômicas, políticas e/ou culturais. Não figurou entre os grandes centros urbanos brasileiros. No entanto, ela existe. Ser uma pequena cidade interiorana não invalida seu potencial histórico. Em seu cotidiano impera um ritmo próprio. Nela, a modernidade e a modernização operaram numa espacialidade diferenciada. Ela nos serve como prova de que o tempo histórico não é homogêneo.

A história é a construção do inesperado. É quase impossível prever o que acontecerá. O trabalho do historiador é o trabalho com o tempo. Inevitavelmente, os tempos se entrecruzam. Eles não caminham linearmente, não vivemos um constante progresso. As evoluções marcam rupturas e continuidades, nem sempre apresentam um caráter positivo. O entrelaçamento das temporalidades faz com que a história não contenha um único tempo. Passado e futuro se

² Encontramos poucos trabalhos historiográficos que abordem Limoeiro, dentre os que encontramos a maioria privilegia a temática do coronelismo, representado pela figura emblemática do Coronel Chico Heráclio, que durante muito tempo manteve-se na liderança política da região. Ver: HERÁCLIO, Reginaldo & HERÁCLIO, Ricardo. **Chico Heráclio, a herança política**. Recife: editora Universitária da UFPE, 1997. HERÁCLIO, Reginaldo. **Chico Heráclio – o último Coronel**. Recife, 1979. RÊGO, André Heráclio do. **Sim senhor, coronel**. Rio de Janeiro: editora Sete Letras, 1996. VILELA, Márcio A. Ferreira; PORFÍRIO, Pablo F. de A. A infância de um chefe político e a invenção de uma autoridade: Francisco Heráclio do Rêgo. In MIRANDA, Humberto; VASCONCELOS, Maria Emília (Org.). **História da infância em Pernambuco**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2007. CAVALCANTI, João Batista. **O coronelismo em Pernambuco: O exemplo de Chico Heráclio**. Monografia apresentada ao Programa de Pós Graduação *Latu Sensu* em Ensino de História da UFRPE. 2002. VILELA, Marcos Ananias Ferreira. **A construção de um líder político: Francisco Heráclio do Rêgo, Limoeiro, 1945-1955**. Recife: Dissertação de Mestrado apresentada ao PPGH UFPE. 2008.

comunicam, o presente é imprensado e instantâneo, estamos sempre entre o que já vivemos e o que ainda iremos viver. A história nos auxilia a periodizar, a organizar de forma lógica as temporalidades, construindo sentidos e possibilitando a apreensão de acontecimentos e conjunturas.

Existem teóricos que afirmam que já vivemos numa pós-modernidade (HARVEY, 1992), outros que afirmam ser numa hipermodernidade (LIPOVETSKY, 2004), ou ainda numa modernidade líquida (BAUMAN, 2001). O importante é nos localizarmos. O tempo não é único, de forma que é possível viajarmos a uma cidade do sertão nordestino que nada contenha de moderno. E o que é o moderno? O termo já era pronunciado em fins da Idade Média com a finalidade de representar o que era novo. Dentre tantas significações possíveis, a que mais nos interessa, é a modernidade enquanto projeto. Um projeto que sonha e deseja, dentre outras coisas, o novo, a liberdade, a igualdade, a autonomia e o progresso. Deixa em aberto largos espaços para a construção e proliferação de especificidades e individualização.

Lúcia Helena de Oliveira Cunha (2010), utiliza Nestrovski (1992) para esclarecer uma conceituação do termo moderno. Etimologicamente, a palavra possui origem latina (*modernus*), e significa “medido”, o que acaba de acontecer ou o que aconteceu a pouco. Conforme aponta Nestrovski:

Moderno, um termo que para nós indica o presente absoluto, uma espécie de presente na segunda potência, ou o presente como futuro de si, é o termo para o que passou o que acabou de acontecer. E esta contradição não se limita a etimologia; também na estética, o moderno implica em desdobramentos entre o presente e o passado. (NESTROVSKI, 1992: 64-65)

O moderno, dessa forma, caracteriza-se por ser mais que um estilo de vida próprio, mais avançado, mais desenvolvido, à frente dos demais. Ele possui uma noção temporal que lhe é identitária. Busca o novo incessantemente. Objetiva a hodiernidade da poesia à tecnologia. Coloca o novo como sempre caminhando à frente do velho, sugerindo uma superação do passado. Segundo a aceção do autor, “evoca uma correlação entre vontade de presença e combate a tradição”. (NESTROVSKI, 1992: 65)

Lúcia Helena de Oliveira Cunha fala do rompimento das esferas temporais causado pela concepção de “ser moderno”. Ela sustenta que a modernidade sugere, imaginariamente, a superação do passado e a supressão do futuro. O presente encerra em si a novidade e se desvencilha das amarras da tradição. A modernidade emerge como presente, transcendendo tanto o passado quanto o futuro. Representa o fim da história, já que o futuro passa a ser mero prolongamento de um presente contínuo. Assim como assinala Castoriadis: “um período

chamado moderno só pode pensar que a história atingiu o seu fim, e que os humanos viverão daí em diante, num presente perpétuo.” (CASTORIADIS, 1992: 15)

E se existe a modernidade, qual o seu oposto? A tradição? Em face das suas múltiplas acepções, não seria mais apropriado falarmos desses termos no plural? É certo que sim. As possibilidades de significações de ambos são variadas. Etimologicamente, tradição significa passar de geração em geração o patrimônio cultural construído e reconstruído pela humanidade ao longo da história. Implica na passagem de um tempo para o outro. Um elo entre passado, presente e futuro. Assim, ainda que em seu ritmo próprio, apresenta um movimento. Conecta as diferentes temporalidades, já que nesse movimento o passado sempre participa do presente e sempre será repassado para o futuro.

Assim, propomos repensar e redefinir a forma como usualmente esse termo é posicionado. Contrariamos o uso de uma noção fixista, como se o pretérito fosse desprovido de extensão, profundidade e movimento. Como se as tradições não envolvessem desordens, incompatibilidades e tensões. Como se no interior das sociedades tradicionais não existissem espaços para inovações. Balandier (1969-1976) afirma que a lógica do conflito, de contranormas, transgressões e contestações, ocasionam aberturas para mudanças.

O mesmo autor realiza uma diferenciação entre três manifestações distintas do tradicionalismo: o tradicionalismo fundamental, o formal e o de resistência. O tradicionalismo fundamental é o que objetiva salvaguardar e preservar valores das organizações sociais e culturais que buscam garantir mais suas raízes no passado. O tradicionalismo formal normalmente coexiste com o anterior, definindo-se pela manutenção de instituições ou quadros sociais e culturais, porém, com conteúdo modificado, as funções e finalidades não são mais as mesmas da herança passada, apenas alguns meios são conservados. Já o tradicionalismo de resistência, implica em uma reação de recusa e/ou oposição a uma ordem nova que se forma. (BALANDIER, 1969: 147-171)

No livro *“Tudo que é sólido se desmancha no ar”* (1988), Berman nos auxilia a compreender as questões em torno da contraposição entre moderno e tradicional. Aponta-nos um caminho para encontrar uma resposta acerca do lugar das tradições na modernidade. Retrata o início do século XX como época do “isto ou aquilo”. As tradições nesse período aparecem como sinônimos de aprisionamento, escravidão, enquanto a modernidade de liberdade. Os caminhos são unilateralmente fechados. As polarizações em torno dos termos se consagram.

A modernidade se produz em ritmo acelerado. O tempo nela é fugidio e fugaz. O instantâneo impera a ordem das coisas. Assim, a partir de análises e reflexões resumidas e

pouco imaginativas, visões abertas da vida moderna foram suplantadas por visões fechadas. Isto e aquilo foram suplantados por “isto ou aquilo”, como no clássico de Cecília Meireles (1990: 12):

Ou se tem chuva e não se tem sol,
ou se tem sol e não se tem chuva.
Ou se calça a luva e não se põe o anel,
ou se põe o anel e não se calça a luva.
Quem sobe nos ares não fica no chão,
quem fica no chão não sobe nos ares.
É uma grande pena que não se possa
Estar ao mesmo tempo nos dois lugares!

Então, qual o lugar das tradições nas sociedades modernas? A idéia de modernidade por si só já pressupõe a tradição. Algo que se denomine como novo só se define a partir de uma relação de oposição ao que categoriza como velho. Conforme observa Bornheim (1987:15):

É fácil perceber que existe uma atração recíproca entre conceitos como continuidade e descontinuidade, estaticidade e dinamicidade, tradição e ruptura. Realmente, tudo acontece como se um dos termos não pudesse ser sem o outro. Atração, portanto; mas também repulsa mútua já que cada termo só se afirma na medida de seu oposto.

O autor sugere que a tradição possui uma dinâmica própria de transformação. O traço distintivo da modernidade é a aceleração dessa dinâmica. Prepondera a transformação sobre a permanência. Ele considera a tradição como “o conjunto de valores dentro dos quais estamos estabelecidos; não se trata apenas das formas de conhecimento ou das opiniões que temos, mas também da totalidade do comportamento humano, que só se deixa elucidar a partir do conjunto de valores constitutivos de uma determinada sociedade”. (BORNHEIM, 1987: 20). Bornheim nos fornece elementos para pensarmos tradição e modernidade como conceitos pertencentes um ao outro. Ainda que com combinações múltiplas e complexas, com uma relação de repulsas e conflitos. Contudo, segundo Lúcia Helena de Oliveira Cunha, tradição e modernidade, embora conectados, “não podem ser vistos como espelho invertido um do outro. O que se quer realçar é que não há, de um lado, a estática e de outro a dinâmica, ambos correspondendo à ordem e à desordem respectivamente, como se o conflito fosse condutor das mudanças e a estabilidade, reguladora das tradições”. (CUNHA, 2010: 7) Elementos do passado permanecem e se atualizam no presente. Por isso as tradições se recolocam no moderno, “como presença e como ausência, como ser e não ser” (CUNHA, 2010: 7).

Não devemos pensar o moderno através do prisma de uma lógica vitoriosa, representando sempre avanços e inovações. Deixar assim, o papel de algoz para as tradições, compreendendo-as como baús de resguardo do atraso e do antiquado. Ambas possuem suas dinâmicas, seus ritmos, que se inscrevem nos movimentos da história. Pensar em dinâmicas homogêneas e acabadas seria um erro. Devemos levar em conta, como expôs Morin, que “as culturas humanas não são entidades que atingiram sua perfeição; cada uma delas comporta as suas insuficiências, as suas cegueiras, as suas carências específicas e as suas qualidades no que respeita ao desabrochar da existência de seus membros”. (MORIN, 1984: 90)

A modernidade, ao encerrar em si a novidade, resignifica as temporalidades. O presente, a princípio instantâneo, espremido, assume novas proporções, assume ares de futuro. Apesar das categorizações da história, o tempo não é unidimensional. As temporalidades se misturam e confundem. O presente é vivido como futuro e logo se torna antigo. A natureza do moderno é ambígua e mutável. A dinâmica que o constrói é a mesma que o destrói. Conforme aponta Gagnebin (1997: 143):

Ao se tornar sinônimo de ‘novo’, o conceito de ‘moderno’ assume uma dimensão certamente essencial para a nossa compreensão de ‘modernidade’, mas, ao mesmo tempo, uma dinâmica interna que ameaça implodir a sua relação com o tempo. Com efeito, o novo está, por definição, destinado a se transformar no seu contrário, no não-novo, no obsoleto, e o moderno, conseqüentemente, designa um espaço de atualidade cada vez mais restrito. Em outras palavras, o moderno fica rapidamente antigo, a linha de demarcação entre os dois conceitos, outrora tão clara, está cada vez mais fluida. Ao se definir pela novidade, a modernidade adquire uma característica que, ao mesmo tempo, a constitui e a destrói.

A modernidade é um tema que não se esgota. Sua constante resignificação garante sua fluidez, amplitude e complexidade. Com o desenvolvimento capitalista industrial, as questões urbanas afloram com força descomunal. Possibilitam o palco perfeito para o espetáculo moderno. As cidades constituem os espaços típicos para a total efervescência dos projetos da modernidade. Foi nelas que os tempos modernos se expandiram, “nelas arquitetaram seus grandes projetos, acreditaram que poderiam ser livres como nunca, conviveram com as invenções modernas e seus deslumbramentos. Nelas, os homens traçaram as trilhas que redefiniram suas relações sociais.” (REZENDE, 1997: 16)

No Brasil e no mundo as cidades já foram muito traduzidas em páginas. A produção acadêmica sobre história das cidades é extensa e interdisciplinar. As abordagens são diversas. Campos como a geografia, arquitetura, urbanismo, sociologia, economia, literatura, e mais recentemente história e antropologia já se lançaram pelos meandros desses estudos. Grandes

metrópoles e centros urbanos foram os palcos mais privilegiado de análises. Paris, Londres, Berlim, São Paulo, Rio de Janeiro, Campinas, Salvador, Recife, já foram lidas de formas variadas. Leituras que denunciam uma vastidão de olhares, uma multiplicidade de discursos, sobretudo no que tange à cidade moderna. Apropriando-nos da explanação de Mailiz Garibotti Lusa sobre a diversidade de visões sobre o rural, podemos afirmar o mesmo sobre as cidades:

Há olhares e olhares! Cada qual procurando e encontrando aquilo que o coração reclama, o raciocínio insiste e o olhar, a escuta, o olfato e o paladar possibilitam perceber. Alguns são olhares críticos, pois captam o escondido e, nisto, enxergam o inquietante novo. Outros são olhares conservadores, vêm os contornos mais fortes do retrato pintado por outros artistas, sentem nisto uma espécie de saudosismo aconchegante e acabam se afastando da realidade que motivou tal pintura, preferindo apenas guardar a lembrança daquilo que não mais voltará. (LUSA, sem data: 1)

As cidades, grande moradia dos homens, são múltiplas e abarcam multiplicidades. Suas ruas são como páginas de livros, os olhares as percorrem e as lêem. Cada página possui palavras diferentes, e cada leitor produz novos sentidos. Segundo Antônio Paulo Rezende, cada qual “querendo adivinhar as histórias que elas escondem, traduzir a língua difícil dos sentimentos que construíram o seu cotidiano, seus tantos símbolos que os homens teimam em decifrar, como se eles pudessem ter apenas um significado.” (Rezende, 1997: 16)

Desde as primeiras formas de aldeamento do homem sedentário, passando pelas cidades antigas, pela organização feudal até as grandes megalópoles, as aglomerações humanas têm intrigado pesquisadores. Mas, é sobre a cidade moderna que versa o nosso trabalho. É a modernização e a urbanização como processos, e a cidade, forma concretizada desses processos que nos chamam a atenção. Segundo Maria da Conceição Francisca Pires, o caráter inicial que despertou o interesse por esse tipo de pesquisa “refere-se ao fato das cidades serem o grande cenário da modernidade. Nesses espaços os homens modernos ergueram seus novos templos, redefiniram suas relações sociais, formularam suas utopias, apostaram no futuro e se deixaram seduzir pelas invenções modernas.” (PIRES, 2006: 94).

Simultaneamente, estudiosos da modernidade desenvolveram interesse pela temática sobre as cidades. Encontraram nos cenários urbanos o local, por excelência, do desenvolvimento das práticas modernas no cotidiano. Foi nas cidades que a modernidade encontrou o terreno fértil para sua propagação. Essas mesmas cidades, representando mais do que arenas ou espaços fixos, imóveis, passaram por transformações estruturais e organizacionais típicas da modernidade. Desse modo, as cidades constituíram-se num capítulo vastamente trabalhado pelos estudiosos da modernidade, que buscavam “compreender a

atuação dos seus atores sociais diante da inserção dos hábitos modernos em seu cotidiano e como as contradições da modernidade proporcionaram a conflagração das posturas tradicionais.” (PIRES, 2006: 94). Os estudos sobre cidade e modernidade são uma confluência de dois caminhos. O primeiro parte das análises sobre a cidade na modernidade, e o segundo parte das análises sobre a modernidade nas cidades.

Existem alguns trabalhos que se tornaram clássicos, produzindo uma forte influência sobre pesquisas posteriores. Dentre eles, destacamos as obras “*A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*” de Friedrich Engels (1845), “*O mal estar na cultura*” de Sigmund Freud (1930) e “*A cidade na história*” de Lewis Mumford (1961). Essas obras buscaram identificar como as transformações produzidas pela modernidade causaram embates entre o conforto e o “progresso” do mundo “civilizado” e o mal estar e problemas sociais vivenciados no cotidiano das cidades ocidentais.

Merece destaque ainda, outros três autores que muito têm se destacado nas discussões sobre as cidades modernas. São eles Walter Benjamin (1985), Françoise Choay (1974) e Raymond Williams (1990). Walter Benjamin nos apresenta em seus estudos uma cidade “em sua lógica própria, dinâmica, atomista e simultânea, não mais em contraposição ao espaço do campo.” (PIRES, 2006: 94). Françoise Choay por sua vez, desenvolve uma análise na qual associa o pensamento político, as políticas urbanas e o urbanismo. E Raymond Williams, promove um estudo que envolve literatura, sociedade e história, privilegiando as ideias duais formuladas pelos intelectuais sobre a cidade e o campo, chamando a atenção para o lugar social de onde foram formuladas essas ideias.

Os escritos sobre a cidade, seguindo o ritmo do desenvolvimento das ciências, têm mudado com o tempo. Denunciam a diversidade dos olhares, sobretudo, no que tange à cidade moderna.³ A multiformidade do ambiente urbano instiga pesquisas que seguem rumos diferentes. Cada qual buscando suas próprias respostas. Os pesquisadores analisam as facetas que mais lhes saltam a vista. A bússola das teorias não possui apenas um norte. Dentre as tantas leituras possíveis, algumas incidem com maior intensidade na historiografia brasileira e mundial.⁴

³ Podemos destacar algumas obras cruciais que contribuem para a compreensão do fenômeno do surgimento das grandes e modernas metrópoles na Europa. Ver: BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. 2a ed. São Paulo: Brasiliense, 1991, vol. 3; BERMAN, Marshal. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986; BRESCIANI, Stella. **Paris e Londres no século XIX: o espetáculo da pobreza**. 4a ed. São Paulo: Brasiliense, 1987; CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. 4a ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997; ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 2a ed. São Paulo: Brasiliense, 1988; e SCHORSKE, Carl. **Viena fin-de-siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

⁴ Sobre as trajetórias e perspectivas teórico metodológicas através das quais as cidades vêm sendo estudadas no mundo ocidental, ver: FREITAG, Barbara. **Teorias da cidade**. 4ªed. São Paulo: Papirus, 2012. BRESCIANI,

Nas abordagens historiográficas dois vieses metodológicos têm sido predominantes, orientando as interpretações teóricas sobre o fenômeno das cidades modernas. O primeiro circunscreve-se na lógica do **Capital**, levando em consideração que as cidades tornam-se o palco da modernidade em decorrência das exigências de reestruturação urbana impostas pela Revolução Industrial. Foi em função do desarranjo social produzido pela industrialização, que algumas cidades viram suas estruturas comprometidas pelos alarmantes índices de insalubridade e concentração populacional. Tornando-se gritante a necessidade de profundas reformas com vistas a cessar sua prevista explosão. Dessa forma, as medidas adotadas no campo da saúde pública, as redefinições urbanísticas, a ampliação dos serviços urbanos, o desenvolvimento e emprego de novas tecnologias e outras medidas que vieram a ser implementadas nas cidades, não passariam de saídas propostas para o caos instituído nas metrópoles industriais.⁵ Seguindo esse caminho metodológico, a lógica do capital aparece como um rei que a tudo rege, e a cidade torna-se refém desse regente. Conforme afirma Flávio Weinstein Teixeira, se era o capital industrial que ditava o ritmo da modernização, “consequentemente, a cidade era moderna porque era industrial, sua modernidade não sendo mais que a própria expressão que o capital industrial lhe impunha.” (TEIXEIRA, 1998: 12).

O segundo viés metodológico que predomina nas pesquisas sobre cidade e modernidade é do **Poder**. Os que abraçam essa perspectiva teórico-metodológica destacam as relações de poder que agiram para instituir novas práticas de controle no ambiente citadino moderno. Práticas que não se restringiram ao uso coercitivo da força.⁶ Maria Stella Bresciani afirma que a cidade tornou-se um “laboratório para definir estratégias de controle e intervenção.” (BRESCIANI, 1984-1985: s/p).

Existiu naquele momento uma necessidade de ordenamento e disciplinamento dos grupos e instituições que habitavam as novas cidades modernizadas. As estratégias empreendidas refletiram um refinamento bastante peculiar, permeadas por medidas que dirigiam a atenção para o ordenamento dos comportamentos, mentalidades e condutas. Como

Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. In FREITAS (org.), **Historiografia brasileira em perspectiva**. 1998:237-258. RAMINELLI, Ronald. História urbana. In: CARDOSO e VAINFAS (orgs.). **Domínios da história**. 1997:185-202. MOREIRA, Fernando Diniz. **A construção de uma cidade moderna. Recife (1909-1926)**. Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Recife, UFPE, 1995.

5 Sobre as cidades industriais ver: ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Ed. Presença, 1975. HOBBSBAWN, Eric J. **A era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983. BRESCIANI, Maria Stella. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

6 Flávio Weinstein Teixeira aponta para algumas práticas de controle e ordenação que se destacam pela aparente sutileza. Dentre elas, destacamos a medida de numeração das residências, que atendeu a um controle das correspondências, e a medida do uso de fotografias na identificação das pessoas, algo que antes era realizado apenas por meio da assinatura. TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Cenários de modernidade no Recife de princípios do século. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vol. 5, Nº 3. 1998. P. 7.

exemplo emblemático podemos citar a política sanitária/higienista implementada, que, através de um saber técnico-científico, possuiu um caráter regulador extraordinário. Essas estratégias demonstravam uma nova forma de disciplinamento. Sua sofisticação refletia-se em novas técnicas que não mais se baseava no uso coercitivo da força (ou ao menos não exclusivamente ou primordialmente). Elas miravam então na domesticação dos corpos e mentes, comportamentos e desejos de comportamentos. A função simbólica, representativa, acaba adquirindo maior importância que a utilidade das construções e empreendimentos.⁷

Sobre as pesquisas que adotam esse percurso teórico metodológico, Flávio Weisntein Teixeira nos informa que:

O raciocínio dos que pautam por esta linha de abordagem parece seguir o seguinte encadeamento lógico: a ascensão da burguesia à condição de classe hegemônica se fez acompanhar de uma redefinição do exercício da dominação social. Não mais apostando no uso coercitivo da força – ou, pelo menos, não exclusivamente – enquanto garantia para o exercício do poder, mas, inversamente, tendo na persuasão seu novo lastro, coube à burguesia criar os mecanismos que tornariam viável um redesenho de tamanhas proporções nas estruturas de poder sem que, contudo, esta relativa fluidez implicasse em fragilidade. (TEIXEIRA, 1998: 12-13)

Ambos os percursos metodológicos, **Capital** e **Poder**, mesmo seguindo caminhos diferentes, contribuem para o enriquecimento das discussões sobre cidade e modernidade. Eliminados os excessos de cada viés, desconsiderando a ênfase hipertrofiada da lógica de cada linha, elas tornam-se menos excludentes que complementares. A cidade é um tema amplo e complexo, que seduz e desperta olhares diversos sobre sua égide. Construída como um espaço de luta, desejos e utopias. Com os processos de modernização enfrentados pelos cenários urbanos em fins do século XIX e início do século XX, proliferam-se e ganham espaços de discussões sobre o inchaço urbano, a multidão e as relações estabelecidas pela população no ambiente citadino.

A autora Maria Stella Bresciani, através do paradigma benjaminiano, realizou uma análise sobre as cidades industrializadas de *Londres a Paris no século XIX*, na qual, ao estudar o espetáculo da pobreza, afirma:

⁷ Os trabalhos filiados à linha teórico-metodológica do **Poder**, possuem como referências básicas as obras de Michel Foucault, que propõem uma teoria da modernidade fundada numa perspectiva de poder e racionalidade. Tendo por base a existência de uma rede complexa de micropoderes que permeiam indivíduos e instituições na efetivação de condutas, hábitos, gestos e discursos projetados por uma “episteme” específica. Para Foucault, o poder não apenas reprime como também cria. Ver, sobretudo, os clássicos: FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 2007. FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2012.

Milhares de pessoas deslocando-se para o desempenho do ato cotidiano na vida das grandes cidades compõem um espetáculo que, na época, incitou ao fascínio e ao terror. Gestos automáticos e reações instintivas em obediência a um poder invisível modelam o fervilhante desfile de homens e mulheres e conferem à paisagem urbana uma imagem frequentemente associada às idéias de caos, de turbilhão, de ondas, metáforas inspiradas nas forças incontroláveis da natureza. (BRESCIANI, 1990: 10).

A narração realizada por Bresciani nos informa acerca da dimensão das mudanças ocasionadas pela industrialização. Demonstrando o ritmo frenético com que se moviam não apenas as pessoas, mas também as estruturas sociais. A partir do caos narrado pela autora, ficam evidentes os níveis intensos dos desequilíbrios sociais, como a desumanização e a perda de identidade, causados pelas mudanças que a industrialização acarretou nas novas metrópoles.

Essa perda de identidade foi proporcionada pelas metamorfoses características da modernidade. Os sujeitos modernos viram-se seduzidos pelos fetiches e novos encantamentos produzidos nos centros urbanos, o que gerou um estranhamento no interior do indivíduo. Analisando essa mesma questão - a perda de identidade na modernidade - no caso específico do Brasil, Maria da Conceição Francisca Pires constrói uma argumentação que acreditamos servir também para o caso europeu:

Buscou-se a construção de uma nova identidade para as cidades com base nas perspectivas ideológicas emergentes. A construção dessa nova identidade se deu através da incorporação de valores, até então estranhos, a hábitos antigos, unindo-se na criação de valores comuns, ou seja, “os mitos ajudam a organizar os fatos dispersos” e a modernidade, nesse sentido, precisou vir cercada de mitos de forma a reunir, ao redor de si, personagens antes dispersos. (PIRES, 2006: 95)

É na cidade que se constituiu no lugar do desejo e dos conflitos, que a modernidade “se constrói, reconstrói e entra em ruínas.” (MARIANO, 2010: 21). No entanto, as singularidades do cotidiano do ambiente citadino ultrapassam os espaços visíveis, atingindo uma lógica subjetiva, imaginária. (Ver: MATOS, 1996). Concomitante a onda de desenvolvimento técnico industrial, surge no final do século XIX na Europa um modernismo cultural e intelectual. Concepções estéticas prosperaram no universo de efervescência e desenvolvimento político econômico vivenciado no Ocidente. Buscou-se entender e romper com modelos considerados tradicionais nas diversas expressões artísticas, culturais e intelectuais: a literatura, a música, a dança, a arquitetura e as artes plásticas. “O belo começou a ser encarado de uma maneira particular, refletindo um novo momento da história da civilização ocidental, que parecia para

uns triunfar definitivamente sobre a “barbárie” das culturas “inferiores”. Outros questionaram profundamente toda essa concepção.” (REZENDE e DIDIER, 1996: 163)

Grandes centros urbanos como Paris, Londres e Berlim, encontraram-se então interligados não apenas por atividades de cunho econômico, mas também atividades culturais. A lógica industrial e o crescente processo de urbanização nortearam a instituição de novos hábitos na vida cotidiana. Uma modernidade *belle-époque* foi forjada seguindo mais do que padrões de desenvolvimento técnico-científico, industrial e urbanístico. A esfera do estético compôs também uma parte fundamental desse novo momento histórico. Mais do que as estruturas físicas das cidades, almejavam-se modificações no universo das sociabilidades, hábitos, comportamentos, sensibilidades. Um imaginário social eclodiu com todo um conjunto de representações de onde foram emitidos desejos e interesses. O caráter imagético da modernidade produziu sentidos que guiaram e traduziram vontades dos sujeitos modernos. Mais do que construir na cidade um ambiente moderno, interessava construir a imagem, a representação, de uma sociedade moderna. Foram valorizados então os signos de uma sociedade ornamental e ostentatória.

Essa nova conjuntura política econômica e cultural, não ficou restrita aos limites geográficos europeus, estendeu-se para a América, África e Ásia pelas veias do imperialismo. A modernidade aportou no Brasil e se propagou principalmente pelas grandes capitais a partir do movimento Republicano, quando uma nova política econômica nacional começou a ser instaurada, formulando a exigência de adaptação das paisagens da cidade ao desenvolvimento das atividades comerciais e industriais. Segundo Pires:

Daí decorreu a reestruturação do espaço urbano, visando atender aos ideais da economia moderna, remodelando as ruas e saneando as cidades no intuito de evitar a propagação de pestes decorrentes da falta de higiene. Para as elites em ascensão, em conjunto com o sistema econômico hegemônico, a denominação de moderno era primordial para a expansão das atividades comerciais e industriais. (PIRES, 2006: 95).

Nos estudos sobre a temática das cidades e sua relação com a modernidade no Brasil, aparece como importante referencial teórico os trabalhos desenvolvidos por Nicolau Sevcenko. O autor aborda as transformações urbanas vertiginosas, tanto nos cenários quanto nos comportamentos, nas cidades de São Paulo (1992) e do Rio de Janeiro (1995) a partir da introdução de novas tendências tecnológicas. Essas duas cidades foram importantes centros onde se formou a concepção da modernidade no Brasil. Por sua vez foram inspiradas por

tendências européias, e ocuparam lugares de destaque no cenário econômico, político e cultural brasileiro do século XX.

Aqui acrescentamos a cidade do Recife a essas duas capitais que ocupavam uma posição central na formação de uma concepção de modernidade no Brasil. A capital pernambucana representa uma experiência emblemática no estudo da modernidade. Cidade portuária viu cedo a necessidade de modernizar a aparelhagem técnica e ampliar as dimensões do porto. Consequentemente lhe foi imposta a demanda pelo alargamento das ruas, iluminação, calçamento público, dentre outras reformas urbanas. O desejo de comodidade, de ser moderno imperou. Logo a demanda por elegância surgiu, assim como os hábitos de frequentar os refinados cafés e confeitarias, resignificando a vida cotidiana na capital do estado.

Recife ocupou um lugar de referência em transformações urbanas para outros lugares do Nordeste do Brasil. Figurando como um símbolo de “civilização ocidental” e modernidade. Antônio Paulo Rezende é um dos autores que nos informam e fundamentam acerca da experiência moderna vivenciada nessa cidade. Em sua obra “*(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte*” (REZENDE, 1997), ele analisa historicamente as representações e relações estabelecidas entre o antigo e o moderno, o velho e o novo, na sociedade Recifense na década de 1920. O autor discute os projetos modernizadores desenvolvidos, com destaque para o período do governo de Sérgio Loreto (1922-1926), permeando temas que perpassam o cotidiano recifense nesse período – como as modas, imprensa, lazer, cinema, luz elétrica, futebol, automóvel e reformas urbanas. Ele compreende a cidade enquanto um espaço de contradições, lutas e desejos. Situa o Recife num entrave de tensões entre o tradicional e o moderno.

A capital pernambucana já se construía como um lugar próspero nos idos do século XIX. A grande movimentação da cidade-porto, a modernização dos engenhos e o aumento dos valores exportados favoreciam o surgimento de empreendimentos industriais para abastecimento de um mercado interno em ascensão.⁸ A produção de peças para reparos em mecanismos de engenho aparecem como uma necessidade do mercado, tendo em 1829 sido criada a primeira fundição com esse fim. (FILHO, 1985).

A expansão algodoeira da segunda metade do século XIX teve uma influência vitalizadora sobre a economia regional, refletindo-se numa maior preocupação com a construção de estradas e caminhos, carroçáveis ou de ferro, que conectassem com maior

⁸ Segundo Souza Barros, o Recife foi “a primeira grande cidade do Brasil que não resultou da influência de sede de metrópole, de apanágio de Governo Geral ou das facilidades de administração.” In: BARROS, Souza. **A década de 20 em Pernambuco**. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife, 1985. Pág 72.

agilidade o Recife a pólos interioranos. Nessa conjuntura, foram abertos novos caminhos de ligação entre a capital e localidades como o Cabo de Santo Agostinho, Escada, Paudalho, Vitória de Santo Antão, Nazaré da Mata e Limoeiro. Em 1857 foi inaugurada a primeira via férrea do estado, a Estrada de Ferro do São Francisco, a 2ª via férrea construída no Brasil. E em 1882 foi inaugurada a linha da empresa britânica Great Western que ligava o Recife a Limoeiro.

Segundo Veloso Costa, as décadas de 1870 e 1880 foram de grande prosperidade na província de Pernambuco, e o Recife experimentou um grande surto de progresso, pelas palavras do autor:

Basta considerar que, em 1872, registram-se 1046 atracções de navios de grande tonelagem, dos quais 714 estrangeiros e 332 nacionais. Em cada 24 horas, dois navios estrangeiros em média, como se vê, penetravam nas águas do ancoradouro do Recife, desembarcando mercadorias e imigrantes, e levando de volta, nos porões abarrotados, grandes partidas de produtos agrícolas. (COSTA, 1971: 20)

No entanto, é já no século XX que o Recife transformou-se de praça de açúcar para uma cidade comercial. É neste século, caracterizado por sua velocidade de mudanças, industrialização e expansão do capitalismo, que a capital pernambucana amplia sua importância comercial, econômica e cultural. A vida cultural nessa cidade refletia bem essa situação, tendo seu cotidiano permeado pelo cinema, jornais, revistas, etc.

A modernização do porto causou fortes impactos na urbes. Desde a implantação de novas tecnologias até o alargamento das ruas, a construção de novos edifícios e o crescimento de empreendimentos industriais. A paisagem urbana da Capital cresceu, tendo o momento da primeira grande reforma do Bairro do Recife (1910-1913) como uma questão bastante emblemática. O bairro foi totalmente reconstruído para atender às necessidades da modernização do Porto, e mais do que isso, seu patrimônio cultural e histórico foi ressignificado.⁹

A malha ferroviária que articulou o Recife ao interior do estado e a outras capitais do Nordeste, representou muito para a imagem moderna que então era construída, e reforçou o lugar de centro regional ocupado por esta cidade. Segundo Souza Barros, o Recife na década de 1920 não era mais,

9 A grande reforma de 1910 demoliu o passado Holandês e português do bairro e reconstruiu tudo seguindo um estilo eclético. Isso possibilitou um ar de modernidade no bairro, construindo o novo sobre as ruínas de seu passado. Ver: LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. São Paulo: Editora da UNICAMP, 2007.

O Recife do açúcar, ele era talvez o Recife do empório comercial que o açúcar alimentara tanto tempo e da rede ferroviária que animara e que se estendera além dessa meta, para a função regional que já exercia. Era o Recife do novo porto, discutido, mas já terminado, das docas movimentadas por grandes guindastes (que fazia medo a Ascenso Ferreira). [...] Éramos o porto e a praça. Mas éramos também a escola superior e o hospital. (BARROS, 1985: 73-74)

A influência regional do Recife atingiu fortemente Limoeiro. Se a capital pernambucana recebeu influências de outras capitais como Rio de Janeiro e São Paulo, e também influência direta da Europa, Limoeiro por sua vez, foi diretamente influenciada pelos modos, costumes e economia recifense. A primeira grande agitação modernizadora em Limoeiro foi, sem dúvidas, a construção da estrada de ferro que a conectava ao Recife. A empresa britânica Great Western recebeu a concessão para a construção da estrada que, passando por Caxangá, São Lourenço, Paudalho, Tracunhaém (com ramais para Nazaré da Mata e Vitória de Santo Antão), ligaria o Recife à Limoeiro. (PINTO, 1949). A construção foi concluída em 1882, data que justifica o início do nosso recorte temporal.

CAPÍTULO II

Caminhos e estradas / Bondes e trens: a modernização nos meios de locomoção.

2.1. O CENÁRIO: Limoeiro em tela

“Tua serra, teu Capibaribe/Tuas pontes e tua matriz/Me intumescem o peito
que é teu/Sendo eternamente feliz” (Hino Municipal da Cidade de Limoeiro)

“Limoeiro é, talvez, das cidades pernambucanas, excluídas algumas raras do litoral e da mata, a que tem merecido mais livros direta ou indiretamente dedicados a ela. (...) E o que há no nome de Limoeiro é a política, a pecuária e o rio, muito mais que afinidades ascórbicas, que essas se perderam no tempo.” (VILAÇA, 1981)

O fenômeno urbano tem despertado nos diversos estudiosos da Cidade, particularmente a partir do século XX, uma preocupação bem marcante com a sua dimensão morfológica. A Cidade – qualquer cidade concreta ou mesmo imaginária – possui necessariamente uma forma, uma estrutura física e concreta sobre a qual se estabelece uma sociedade que, por outro lado, atua permanentemente na reconstrução e reapropriação desta mesma estrutura urbana, nas suas diversas leituras e redirecionamentos. Toda cidade é na verdade um gigantesco quebra-cabeças, difícil de entender para quem está de fora, mas que para os seus habitantes e visitantes habituais mostra-se formado por peças claramente diferenciadas onde cada um conhece o seu lugar e sente-se estrangeiro nos demais.

Conhecemos os riscos de tentarmos caracterizar uma cidade inteira, ainda que pequena, em algumas resumidas páginas, pois, na abrangente trama que se envereda por suas esquinas, ruas e construções, surgem uma infinidade de olhares que constroem diferentes versões sobre uma realidade complexa. As múltiplas formas de olhar poderiam nos deixar atordoados e por haver vários olhares concorrendo para aqui serem trabalhados, poderíamos acabar por não conseguir utilizar nenhum.

Mesmo com a delimitação da nossa periodicidade iniciando em 1880 e indo até 1930, nos permitimos viajar um pouco além e também retroceder nos anos. Esse é um movimento necessário para nossa pesquisa. A definição de um tempo ou recorte no tempo enfrenta limites. Se nos prendêssemos exclusivamente as cinco décadas selecionadas, não poderíamos compreender como os fenômenos estudados se formaram e nem perceber alguns de seus reflexos e consequências. Como já observou Souza Barros (1985: 188), ao escrever sobre a década de 1920 em Pernambuco: “a limitação de assuntos ao espaço de uma década nem sempre é coisa viável. Essa fixação no tempo estabelece um divisor no espaço cronológico, mas o assunto em si tem mais continuidade – vem antes e vai para depois.”

Da mesma forma acontece com a delimitação espacial. Se nos ativêssemos apenas a própria cidade para entendê-la, cometeríamos um erro. Ela não se encontra isolada no tempo nem no espaço. Por mais que contenha suas particularidades, insere-se numa lógica maior. Possui suas articulações com outros lugares e conjunturas. Permitimo-nos também, passear um pouco além dos limites territoriais do nosso recorte.

Município interiorano, cortado ao meio pelo Rio Capibaribe, Limoeiro situa-se na bacia do Capibaribe, distando aproximadamente 77 km da capital Recife, ligando-se a esta atualmente através das rodovias PE 90 e BR 408, ou PE 50 e BR 232. Importante desenhista da paisagem e colaborador na construção urbana da cidade, o Rio Capibaribe merece sempre algum destaque quando se retrata Limoeiro. “Capibaribe ou Caapiuar-y-be ou Capibara-ybe (ou ipe), vem da língua tupi e significa rio das Capivaras ou dos porcos selvagens” (MACHADO, sem data). Sua nascente situa-se na Serra do Jacarará, município do Brejo da Madre de Deus, e percorre cerca de 250 Km, sua bacia mede aproximadamente 5.880 km². Com 74 afluentes, o Capibaribe banha 42 municípios pernambucanos. A cidade é atravessada por este rio no sentido oeste-leste ao. Apesar de atualmente encontrar-se com águas escassas e poluídas, o rio ainda causa preocupações com cheias ocasionais em períodos mais chuvosos.

A cultura canavieira não vingou em Limoeiro. Suas especificidades climáticas, pedológicas e de relevo relegaram para segundo plano tal cultura. Priorizou-se o cultivo do algodão, milho, feijão, arroz e o desenvolvimento da pecuária com o predomínio do gado de raça ao invés do gado de corte como era comum nas áreas sertanejas. Conforme aponta o estudo realizado pela Fundação de Informações para o Desenvolvimento de Pernambuco: “Limoeiro está situado na região agreste do Estado de Pernambuco e, por ter sido essa região a última a ser povoada, teve suas características próprias, embora não se diferenciando do movimento colonizador que se generalizou no interior nordestino.” (FIDEPE, 1981: 15).

Por ser uma região de transição, a ocupação do espaço agrestino vinculou-se à abertura de caminhos que ligavam as áreas do gado (Sertão) à dos canaviais (Litoral e Zona da Mata), e numa época em que a economia estadual se baseava, hegemonicamente, em atividades dos engenhos e currais, foi o desenvolvimento de atividades complementares à cultura da cana de açúcar que se revelou imprescindível no povoamento e desenvolvimento da região. (Ver: ANDRADE, 2011).

A criação de gado foi uma das atividades econômicas que mais impulsionaram o povoamento na região agrestina. Desde os primeiros tempos da colonização, foi desenvolvida como uma atividade subsidiária da cana de açúcar. Fosse para o transporte da cana ou para o funcionamento de mecanismos movidos à tração animal nos engenhos, os canaviais do litoral e zona da mata estavam sempre exigindo um grande número de bois e cavalos. Sem contar a demanda de gado de corte e leiteiro para suprir necessidades alimentícias. Nos períodos de entressafra, para manter o gado afastado das plantações, dada a falta de cercas, os proprietários enviavam esses animais para áreas afastadas. Por esse motivo, segundo Manuel Correia de Andrade:

Por ocasião da invasão Holandesa, já a agricultura canavieira se concentrava em alguns vales como o Paraíba do Norte, o Capibaribe, o Jaboatão, o Ipojuca e o Serinhaém, enquanto a pecuária extensiva ocupava os amplos tabuleiros alagoanos, sobretudo nas áreas drenadas pelo São Francisco e pelo Coruripe e se expandia, ao norte pelos vales do Manmanguape, do Camaratuba e pelo Rio Grande do Norte. (ANDRADE, 2011: 151)

Assim, o processo de povoamento do agreste, foi inicialmente impulsionado pela atividade pecuária. O que não evitou que essa região fosse ocupada tardiamente se comparada com as áreas mais próximas ao litoral ou mesmo ao sertão. Esse retardamento, sobretudo do agreste setentrional, área que compreende Limoeiro, pode ser explicado pelas próprias condições morfológicas e climáticas da região. Ao mesmo tempo em que não satisfaziam as exigências da cultura canavieira, enfrentavam a concorrência dos sertões para a fixação de currais. As possibilidades para criação extensiva de bovinos eram maiores nas imensas áreas de pastagens naturais daquela região. A pecuária assim foi avançando lentamente em direção à região agrestina junto com a agricultura de gêneros de subsistência.

As criações sertanejas de gado deram um grande incentivo para o povoamento da região vizinha. A produção oriunda de lugares mais ao interior do estado exigia uma rota de escoamento em direção ao mercado consumidor do litoral. E o agreste setentrional, completamente cortado pelo Rio Capibaribe, serviu perfeitamente como lugar de passagem.

Esse roteiro que conectava o gado com os canaviais favoreceu a construção de entrepostos para abastecimento dos viajantes e comerciantes. Núcleos de colonização foram se formando. E Limoeiro, formado a partir de uma aldeia indígena, fincou suas raízes numa das áreas estratégicas para o escoamento da produção. Conforme Manuel Correia de Andrade, “Limoeiro e Bezerros, localizados respectivamente nos vales do Capibaribe e do Ipojuca, eram ‘pousos’ à espera dos tropeiros que do Recife demandavam o Agreste ou o Sertão ou que, oriundos dessas regiões, procuravam o Recife” (ANDRADE, 2011: 157).

Na segunda metade do século XVII, o Quilombo dos Palmares exerceu influência em áreas que se estendiam de Atalaia/Alagoas até Garanhuns/Pernambuco. Após a sua destruição, e da aniquilação dos índios cariris¹⁰, governadores passaram a doar sesmarias nos vales dos rios Paraíba do Norte, Capibaribe, Ipojuca e Una. Uma dessas sesmarias foi concedida ao Padre Ponciano Coelho em 1751, sobre a região da aldeia indígena na qual o mesmo realizava uma missão de catequização, lugar onde mais tarde a cidade de Limoeiro foi erguida. No entanto, antes dele, outros padres já haviam passado por essas terras com a mesma finalidade de catequização dos Tapuias-Cariris que as habitavam.

O primeiro de que se tem notícia é o padre João Duarte do Sacramento, natural de Lisboa, Sacerdote do Hábito de São Pedro, que chegou a Pernambuco em 1659. Já no ano seguinte, fundou em Olinda a Congregação dos Oratorianos, também chamados de devotos da Madre de Deus. Uma congregação que se mostrou decisiva para o adentramento e povoamento do vale do Capibaribe. Foi o próprio João Duarte que recebeu a carta do rei de Portugal autorizando o início da missão no então chamado Sítio dos Limoeiros em 1661. E quase vinte anos depois, os mesmos Oratorianos ergueram uma pequena capela que hoje, após várias reformas e ampliações, tornou-se a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação, um marco arquitetônico no coração da cidade. Foi ao redor dessa igreja que de uma aldeia foi sendo construída a cidade.

Figura 2 – Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação de Limoeiro-PE.



¹⁰ Os índios cariris passaram por uma grande guerra que os nativos ocupavam e lhes escravizaram. A aniquilação da maioria dos índios e menos cobiçadas), possibilitaram o desbr

ueriam se apropriar dos territórios lavada o que chamaram de “guerra s serras (regiões menos acessíveis ão.

Fonte: Prefeitura Municipal de Limoeiro.¹¹

Foi entre os anos de 1730 e 1740 que o Padre Ponciano Coelho manteve-se a frente dos trabalhos de aldeamento e catequização dos Tapuias do Sítio dos Limoeiros. Tendo sido precedido ainda pelo Padre Manoel dos Santos no início da década de 1710. Ponciano, porém, tornou-se mais famoso entre os futuros moradores da cidade, sendo muito pronunciado até a atualidade. Um dos motivos para isso foi a lenda do “sumiço da Santa” na qual ele e o Português Alexandre Moura são protagonistas. (VILAÇA, 1971; PEREIRA, 2013).

Não destoante de tantas outras cidades interioranas, Limoeiro teve, ao longo de anos e décadas, sua história, seu passado, resvalado num terreno mitológico e religioso. Partes importantes de seu passado cada vez mais saltam para fora da órbita da memória de sua população. Nos espaços científicos, não apenas a história do município como também suas caracterizações atuais, tem sido pronunciada em volume baixo, contribuindo para o fortalecimento de processos de esquecimento de sua trajetória. O mito da fundação apresenta-se como palavra entoada à ponta da língua dos limoeirenses. O que bem se conhece, repete e repassa geracionalmente circunda entre a história do sumiço da Santa e o coronelismo – principalmente sobre a figura emblemática do coronel Chico Heráclio.

Segundo consta no livro de Antônio Vilaça (1971) e na série de Monografias Municipais organizada pela Fundação de Informações para o Desenvolvimento de Pernambuco-FIDEPE (1981), a tradição oral conta que com o intuito de povoar aquela região, o padre Ponciano Coelho simulou um milagre fazendo desaparecer uma imagem de Nossa Senhora da Apresentação. A estatueta pertencia a um português de nome Alexandre Moura, devoto da Santa, que estava morando num vilarejo próximo a Limoeiro conhecido até atualmente por Poço do Pau. A imagem havia sido colocada sobre o altar da capela do vilarejo, e o Padre, maliciosamente, arquitetou para que alguns índios na calada da noite

¹¹ Extraído do site da Prefeitura Municipal de Limoeiro. Disponível em: <http://www.limoeiro.pe.gov.br> Acessado em 01/07/2013.

transportassem-na para junto de um limoeiro dentro dos limites da aldeia que estava sob os cuidados do padre. Após a realização deste feito por sucessivas vezes, Alexandre Moura convenceu-se que só poderia se tratar de um milagre. O português, movido por sua fé e desprezando a racionalidade, acreditou tratar-se de um sinal celestial, uma mensagem que a Santa de sua devoção queria transmitir-lhe. Dessa forma, erigiu no lugar do limoeiro onde a imagem costumava aparecer, uma capela, a Capela de Nossa Senhora da Apresentação, em torno da qual a aldeia indígena desenvolveu-se se transformando em vila. Após a construção da capela, ocorreram os primeiros indícios de urbanização, algumas famílias começaram a mudar-se para o entorno da aldeia, em decorrência das missas e festividades religiosas celebradas. Atualmente, após passar por várias reformas, a capela transformou-se em Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação, localizada numa das principais avenidas da cidade. Foi a Igreja um dos principais definidores do traçado básico da cidade, que foi se erguendo no seu entorno.

Segundo sugere a narrativa mítica, o nome de Limoeiro seria uma herança da façanha orquestrada pelo Padre. No entanto, sabe-se que, anteriormente ao Padre Ponciano Coelho, o aldeamento já possuía o nome de Limoeiro. Segundo Antônio Vilaça, o nomeamento da aldeia talvez tenha sido de responsabilidade do Padre João Duarte do Sacramento ou o Padre Manuel dos Santos, os primeiros missionários enviados para a catequese dos índios dessa localidade. Ele aponta ainda que,

Entretanto, consta de velho documento que o Conde Mauricio de Nassau ao relacionar as Aldeias de sua jurisdição, Limoeiro encabeçava a lista.

Tudo isto para patentear que a designação não tem patrono. Fora de dúvidas que os abundantes limoeiros denominaram a Aldeia, hoje Município Importante do Estado.

Nos *Anais Pernambucanos*, Pereira da Costa escreveu que “o nome Limoeiro vem de um arvoredor desse nome que existia no local onde foi construída a matriz, que ficou no centro do aldeamento, em cujo lado se construiu um hospício para a residência dos padres que o dirigiam, vindo daí começar a se chamar a aldeia do lugar de Limoeiro e depois povoação do Limoeiro”. (VILAÇA, 1971: 1)

Foi o mesmo padre Ponciano Coelho que recebeu em 1751 a carta de Sesmaria, oficializando que o território deveria conter “meia legoa de terra na forma em que convém sem embargo de terceiros em sem penca pr. Sr. Para os índios a qual terra lograrão elles e os seus

herdeiros com tôdas as suas pertenças e logradouros sem fouro algum salvo dizimo a Ds”¹² (Apud: FIDEPE, 1981: 12).

Segundo Manuel Correia de Andrade, das sesmarias doadas nas ribeiras dos já citados rios, “se constituíram, nos primeiros tempos, grandes fazendas, uma vez que a propriedade doada em sesmaria tinha quase sempre três léguas de comprimento por uma de largura, ou seja, uma extensão superior a 10.000 hectares” (ANDRADE, 2011: 153). Limoeiro, entretanto, tinha inicialmente um tamanho bem inferior a essa média. As dimensões tomaram por base a extensão das terras indígenas pertencentes à missão do Padre Ponciano. Hoje, dos índios que originaram Limoeiro, nenhum descendente sobrou, sua cultura desapareceu. As várias tribos Tapuias-Cariris são pouco mencionadas mesmo na literatura sobre a cidade. Sua história é murmurada em volume baixo pelos memorialistas. Os primeiros padres, entretanto, são muito bem lembrados nas histórias populares, literatura, trabalhos escolares e nomes de ruas.

Limoeiro, seguindo a dinâmica comum à região agrestina, desenvolveu a atividade pecuária para atender as demandas da zona da mata e do litoral. A criação extensiva com gado solto não requisitava muitos trabalhadores, o que justifica o pequeno número de escravos na região nos primeiros tempos (VILAÇA, 1971: 107-111). Na segunda metade do século XVIII, existiam na região do agreste seis freguesias. Juntas elas totalizavam um contingente populacional de 14.086 habitantes, e Limoeiro ocupava a sexta posição com um total de 272 pessoas. A lista contava ainda com Bom Jardim com 4.687 habitantes, Garanhuns com 3.669, Campina Grande com 2.480, Bezerros com 1.838 e Cimbres com 1.140. (ANDRADE, 2011: 156).

A tríade da criação de gado, policultura de alimentos e rota comercial foram responsáveis pela primeira fase de povoamento do agreste. Até o surto algodoeiro no início do século XIX. A cultura algodoeira já vinha sendo expandida desde meados do século XVIII. Mas apenas no início do século XIX uma verdadeira revolução alavanca sua produção no agreste e no sertão. A essa altura a população agrestina, além do algodão, desenvolvia a cultura do milho, feijão, mandioca e em menor escala a cana de açúcar – mais destinada para produção do mel e rapadura. O gado não dava nem grandes lucros nem grandes despesas. Podia-se comercializá-lo, apascentar durante o inverno os que vinham dos senhores de engenho da região da mata ou alugar-se como tangedora do gado que ia para o litoral. As atividades variavam de acordo com a região.

Nessa época, Limoeiro não era mais uma Sesmaria. Uma Carta Régia de dez de junho de 1786 o havia transformado em distrito de Limoeiro, desmembrando o mesmo de Igarassu. A

¹² Redigimos a escrita conforme a gramática no documento original.

aldeia tornou-se sede distrital. Elevada à Têrmo, ou seja, Comarca, por um alvará de D. João VI datado de vinte e sete de julho de 1811. Carlos Eduardo de Melo Pereira nos apresenta que em quinze de fevereiro de 1812, uma “Provisão ratifica o alvará de 20.01.1811. A comarca de Limoeiro tem um território de 1.234 km². Seus limites: ao norte, a Província da Paraíba; ao leste, Nazaré e Pau D’alho; ao oeste, Taquaritinga, Brejo da Madre de Deus e Caruaru; ao sul, o Termo do Santo Antão da Mata.” (PEREIRA, 2013: 27).

O algodão tornou-se uma das principais culturas agrícolas do Norte do Brasil. Conseguiu concorrer sem muitas disparidades com a cana de açúcar. Uma série de fatores favoreceram o seu desenvolvimento, boa parte deles ligados às ondas de desenvolvimento técnico e econômico e ao fenômeno da modernização:

O aumento da população e o conseqüente aumento do consumo de tecidos ordinários, como o chamado ‘algodãozinho’; a descoberta da máquina a vapor e o seu emprego na indústria têxtil na Inglaterra e a conseqüente Revolução Industrial; a abertura dos portos às nações amigas por D. João VI, em 1808; e os eventos políticos internacionais como a Guerra de Secessão, eliminando do mercado internacional, por período relativamente longo, concorrentes que dispunham de técnicas mais aperfeiçoadas e de produto de melhor qualidade que o Nordeste Brasileiro. (ANDRADE, 2011: 158).

O agreste da pecuária do século XVIII transforma-se no agreste com um predomínio maior da agricultura no século XIX, não significando o desaparecimento das criações de gado. Limoeiro acompanhou esse ritmo. Nos idos da década de 1820, Frei Caneca escreveu o seu “Itinerário”, quando passa por esta cidade a descreve da seguinte forma: “constitui-se de uma só rua, muito comprida e que tem a igreja Matriz ao entrar da dita rua. As casas são de má edificação, a maior parte velha e de taipa. O melhor edifício é a casa do inglês Kerne, onde há uma máquina para descaroçar, bater e sacar o algodão e produzir azeite.” (Apud PEREIRA, 2013: 30). A cultura do algodão já a alcançava. O plantio, produção e comercialização do produto era atividade corrente não apenas em Limoeiro, mas, no agreste do século XIX. Uma atividade que vai se desenvolvendo e ganhando força com as melhorias das condições técnicas, o crescimento da densidade demográfica e a construção de estradas e caminhos interligando a região com as grandes cidades do litoral.

2.2. POR ENTRE OS TRILHOS: uma trajetória

“Ói, ói o trem, vem surgindo de trás das montanhas azuis, olha o trem/
 Ói, ói o trem, vem trazendo de longe as cinzas do velho éon/
 Ói, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que sabem do trem/
 Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no trem/
 Quem vai chorar, quem vai sorrir ?/
 Quem vai ficar, quem vai partir ?/
 Pois o trem está chegando, tá chegando na estação/
 É o trem das sete horas, é o último do sertão, do sertão/
 Ói, olhe o céu, já não é o mesmo céu que você conheceu, não é mais/
 Vê, ói que céu, é um céu carregado e rajado, suspenso no ar.”
 (Raul Seixas, **O trem das sete**)

Uma ferrovia. Seria isso, apenas isso? Talvez não. Trilhos, trens, estações representaram mais que metal e concreto. Eles produziram uma nova dinâmica econômica, alteraram o cotidiano da população, produziram novas sensibilidades. Conectaram lugares, estreitaram as distâncias e aceleraram o tempo. Formaram um marco dos processos de modernização e urbanização das cidades em fins do século XIX na Europa e nas Américas. Instituíram novos ritmos. A sinfonia que passou a tocar foi a do apito do trem. Mais do que um

meio de transporte, foram símbolos de velocidade e agilidade, padronizaram o próprio tempo cronológico.

As estradas de ferro causaram uma forte reformulação econômica, atendiam em grande escala ao escoamento de bens e produtos. Incentivaram a produção das regiões que atravessaram e enfraqueceram as áreas que não foram contempladas pelos trilhos. A palavra de ordem foi “aceleração”. O ritmo acelerou e estreitou as distâncias e o tempo. Mas, ainda que acelerado, precisava ser coordenado. Cada ponteiro do relógio precisava estar sincronizado em cada nova estação. Os horários de chegadas e partidas precisavam ser os mesmos. Todos que usassem os serviços ferroviários precisariam manter-se no compasso daqueles ponteiros, alterando a relação das pessoas com o espaço-tempo. Agora havia uma medida exata, fosse inverno ou verão, fizesse chuva ou sol.

A locomotiva era o novo, o moderno, e por assim ser, acaba por causar espanto, admiração e até medo. As populações precisavam aprender a conviver com a máquina e com a cadência dessa nova tecnologia. Em Limoeiro, foi a partir da ferrovia, construída para inicialmente escoar a produção econômica, que a antiga vila foi dando lugar ao incipiente processo de modernização, alterando veementemente a paisagem¹³ urbana. Tomando emprestado o título do 07º episódio do documentário produzido pelo Ministério da Educação, podemos afirmar que: “A modernidade chega a vapor”.¹⁴

A paisagem urbana foi sendo construída baseada mais do que em parâmetros econômicos. Determinantes como o conceito cultural de valor estético e o referencial de moderno ligado a padrões de urbanização de grandes metrópoles marcaram sua organização espacial (LANDIN, 2004). Dessa forma, revela-se recheada por símbolos e significados que atravessam a materialidade do seu traçado arquitetônico. O processo de urbanização de cidades de pequeno e médio porte, como no caso de Limoeiro, foi permeado por processos sócio-espaciais e culturais, incorporando elemento extra-locais, absorvendo a influência de grandes centros urbanos que representavam aquilo que era moderno. São Paulo e Rio de Janeiro foram os principais centros disseminadores de uma modernidade no Brasil, no entanto, outras capitais também foram fortes representantes da modernidade nacional, como Recife, que serviu de

¹³ Utilizamos o conceito de paisagem segundo Sharon Sukin, que conceitua este termo como construção e transformação social do espaço. “A paisagem é, em grande parte, uma construção material, mas também é uma representação simbólica das relações sociais e espaciais. A paisagem “coloca” os homens e mulheres em relação com os grupos sociais e os recursos materiais, bem como nos coloca – como observadores – em relação com homens e mulheres, as instituições e os processos sociais observados por nós. A paisagem é uma poderosa expressão das restrições estruturais de uma cidade. Com frequência, o que observamos como paisagem – aquilo que é construído, escondido e que resiste – é uma paisagem do poder.” (ZUKIN, 2000: 106)

¹⁴ MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **A modernidade chega a vapor**. (Série: 500 Anos: O Brasil Império na TV). Disponível em: <http://www.dominiopublico.org.br>

referência à Limoeiro. Mais que importar valores e padrões europeus, os grandes centros urbanos brasileiros se apropriaram e criaram seus próprios signos modernos. A influência européia é inegável, no entanto, é inconsistente considerarmos que tudo foi apenas transposição.

A arquitetura da cidade possui sentido apenas a partir dos usos e não-usos que os indivíduos fazem do espaço urbano, imprimindo significados. Ainda que suas formas e traçados sugiram uma maneira apropriada para serem utilizadas, as ações dos indivíduos consumidores da cidade podem viajar numa contramão, apropriando-se dos espaços contrariando o esperado, ou mesmo seguir a norma imposta pelas formas e consumi-las conforme sugerem. No entanto, seja seguindo os padrões seja contrariando-os, são as ações dos sujeitos da cidade que imprimem significados à paisagem. Assim, a paisagem da cidade é composta por mais que a mera disposição de seus elementos físicos. Por isso os ambientes costumam ser manipulados de forma a conduzir os consumidores da cidade a realizarem neles as ações esperadas. São projetados para atenderem a demandas específicas de uso e não uso de grupos específicos. A cidade não é projetada para que todos as usufruam plenamente, é antes recortada, delimitada, cada área possui uma função e atende a um ou alguns grupos sociais. Cada prédio, cada monumento, cada rua possui seu lugar espacial e social, conforme demonstra Schmidt,

As avenidas largas da cidade destinadas ao rápido trânsito de automóveis e ônibus retiram o pedestre como protagonista da cena, pois não é um espaço destinado a sua apropriação. Assim como o centro da cidade e a presença dos calçadões destinados ao comércio se mostram como o lugar do pedestre consumidor e um empecilho ao automóvel. O shopping Center se apresenta como o espaço do consumo e do lazer que determina quem e de que forma irá vivenciá-lo. (SCHMIDT, 2012: 2-3)

De certo que toda normatização deixa brechas para transgressão. Largas avenidas podem ser palcos de protestos e passeatas, praças podem não ser frequentadas, prédios podem sofrer pichações e depredações, zonas indômitas podem ser ocupadas, centros culturais podem ser abandonados. Ou ainda, de forma mais branda, os ambientes urbanos podem não ser utilizados pelos grupos para qual foram projetados. Por isso, uma cidade só existe a partir dos usos, não usos e contra usos das paisagens por seus habitantes. Uma cidade sem moradores torna-se fantasma, e cada metro quadrado seu perde o sentido, adquirindo significados provisórios a depender de algum sujeito que eventualmente a observe.

Os observadores e usuários da cidade é quem compõem as tramas que tornam possível compreendê-la. Os observadores e usuários das estradas de ferro são que imprimem seus reais

retratos. “Você já experimentou o prazer de uma viagem de trem?” Essa pergunta iniciou o programa jornalístico *Globo Repórter*, exibido no dia 06 de abril de 2012 pela Rede Globo de Televisão. O episódio embarcou em uma viagem sobre a história das ferrovias no Brasil, combinando jornalismo e dramaturgia, retratou a elegância e o romantismo dos caminhos de ferro brasileiro em meados do século XIX. Após direcionar essa indagação aos telespectadores do programa, o apresentador Sérgio Chapellin explicou: “O país que hoje corre sobre rodas no asfalto, já deslizou sobre trilhos. E o apito de uma maria-fumaça ainda meche com a imaginação de milhões de pessoas.”¹⁵

Inegavelmente o trem revolucionou e marcou muitas histórias. Um invento que moveu o mundo mais rápido, que possui suas raízes nos processos de industrialização européia e ao mesmo tempo serviu como uma propulsão para eles. Foi com o fenômeno da Revolução Industrial que se processou na Europa a partir do século XIX, que o mundo ocidental vislumbrou uma reestruturação do mundo do trabalho que ingeriu nas formas de sociabilidade e na dinâmica das cidades. Quando os meios de produção, antes dispersos em manufaturas, passaram a concentrarem-se em complexos fabris, grandes levas de trabalhadores migraram do campo para cidade. As urbes passaram a ter que lidar com o inchaço urbano. Um dos grandes inventos responsáveis por alavancar os processos de industrialização foi a máquina a vapor de James Watt, que aperfeiçoou a descoberta de Thomas Newcomen, em 1705.

Com o emprego das novas tecnologias e a implementação de novas metodologias do trabalho, o ritmo e o volume da produção deram um salto substancial, exigindo também uma progressão nas formas de transportá-las, possibilitando seu escoamento com maior eficiência para os mercados consumidores. Empresários ingleses despontaram como pioneiros ao apoiarem o trabalho de George Stephenson (1781-1848) que em 1814 apresentou os primeiros resultados concretos de construção de locomotivas, iniciando a era das ferrovias, inaugurando novos tempos para a indústria dos transportes. George uniu-se com seu filho Robert Stephenson para fundar a primeira fábrica de locomotivas, sendo considerado o inventor da máquina que funcionava a vapor e o construtor da primeira ferrovia. No início da segunda metade do século XIX, sua invenção já havia rompido os limites do velho continente e alcançado a América do Norte.¹⁶ Na década de cinquenta do século XIX já existiam trilhos nos cinco continentes. Decorridos cerca de cinquenta anos após a primeira experiência ferroviária, já existiam espalhados pelo mundo inteiro cerca de 62 mil locomotivas, 112 mil vagões de passageiros e meio milhão de vagões de carga transportando algum percentual próximo de

¹⁵ História das ferrovias no Brasil. **Globo Repórter**. São Paulo: Globo, 06/04/2012. Programa de Televisão.

¹⁶ Ver: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **A invenção da Locomotiva**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/> Acessado em 20/10/2013

nove vezes mais do que em média era transportado anualmente por vias marítimas. (HOBSBAWM, 1977: 72).

A experiência ferroviária no Brasil teve seu pioneirismo personificado em Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o Barão de Mauá. Esse empreendedor brasileiro foi o primeiro a receber uma concessão do Governo Imperial para construir e explorar uma estrada de ferro no Rio de Janeiro. Deve-se a ele os primeiros trilhos lançados no solo brasileiro. A primeira viagem foi inaugurada pelo imperador D. Pedro II, em 30 de abril de 1854, contando com uma locomotiva de nome “Baroneza”, numa estação que mais tarde foi batizada de Barão de Mauá.

Dando continuidade ao primeiro passo empreendido pela Estrada de Ferro Mauá, Pernambuco inaugurou no dia 08 de fevereiro de 1858 a primeira ferrovia do Nordeste, a estrada Recife ao São Francisco. Correndo o primeiro trem até a vila do Cabo. Apesar de não ter atingido sua finalidade, o que a teria possibilitado alcançar o Rio São Francisco, contribuiu para o desenvolvimento e exploração econômica das cidades por onde passou, e fundou o primeiro tronco da Great Western. Após sua inauguração, outras quatro ferrovias foram também postas em funcionamento em menos de quinze anos. Sucessivamente foram inauguradas as estradas de ferro D. Pedro II (um mês após a estrada pernambucana em 29/03/1858¹⁷), Bahia ao São Francisco (1860), Santos a Jundiaí (1867) e Companhia Paulista (1872).¹⁸

Durante o período colonial, a preocupação com planos de viação não foi uma constante. Ao invés de uma prática do planejamento de transportes, o que ocorreu em maior escala foi uma prática empírica, fruto mais das necessidades impostas que de um planejamento previamente traçado. Os caminhos foram sendo abertos a partir das rotas de criação do comércio de gado (como no caso de Limoeiro que foi um importante local de parada para viajantes que se deslocavam do litoral para o sertão e vice-versa), ou das atividades dos engenhos ou ainda a partir das buscas de metais e pedras preciosas. Até que um acontecimento no início do século XIX foi crucial para mudanças nesse quadro.

Em 1808, encontrando-se na Bahia, o regente português D. João de Bragança tomou a decisão de realizar a abertura dos portos brasileiros ao comércio com as nações amigas. Apenas quatro dias após sua chegada com a família real e membros da nobreza portuguesa em terras

¹⁷ Essa foi uma das principais ferrovias e mais importantes obras da engenharia ferroviária do país. Mais tarde ficou conhecida como Estrada de Ferro Central do Brasil. Ultrapassava os 412 metros de altura da emblemática Serra do Mar e contava com impressionantes aterros e perfurações de túneis.

¹⁸ Dados extraídos de: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. Idem.

americanas. Foi no contexto da Guerra Peninsular que o Príncipe promulgou sua primeira carta régia no Brasil, beneficiando amplamente o comércio britânico e pôs um fim ao pacto colonial. Uma medida defensiva contra o avanço das tropas napoleônicas. Estevão Pinto, em seu célebre e clássico trabalho sobre a Great Western e a história das estradas de ferro no Nordeste brasileiro, cita Nelson Werneck Sodré para afirmar que a atitude de D. João “não resolveu apenas um problema nacional, mas também britânico; correspondeu essa medida a uma necessidade imperiosa, de que a Inglaterra não podia abrir mão.” (PINTO, 1949: 44).

A essa altura, o algodão brasileiro despontava como produto de exportação, conquistava seu espaço. Ocupava o terceiro lugar na importação inglesa, seguindo os Estados Unidos e das colônias britânicas. Os laços entre Brasil e Inglaterra foram estreitados a partir dos interesses econômicos. Laços que geraram também câmbio nos costumes, contribuindo para a hibridização da cultura brasileira. Mudanças nos hábitos que podem ser notadas a partir dos relatos do comerciante inglês Henry Koster, que chegou a Pernambuco em 1810, como parte de um movimento que trouxe ao país uma série de viajantes e cronistas das terras britânicas após a abertura dos portos.¹⁹ Quando Koster retorna à Recife após sua viagem às Capitanias do Norte, percebe em pouco tempo já algumas mudanças. Alguns aspectos e estilos da cidade já haviam se alterado segundo seu olhar observador. As damas, seguindo o exemplo das inglesas, já começavam a caminhar a pé durante a tarde. Seus vestidos já assumiam novos traços, produzidos a partir da musselina e outros tecidos leves, assim como na moda das mulheres de lá. Já se enxergavam varandas de ferro ou postigos envidraçados no lugar das antigas gelosias. Surgiam chácaras rodeadas por jardins arborizados, conforme também salienta Gilberto Freyre, para quem as interações com os britânicos geraram modificações até mesmo na arquitetura doméstica. (KOSTER, 1942: 177; FREYRE, 1936). Freyre, escrevendo sobre o viajante Mansfield, dissertou sobre como este se familiarizou com os modos e costumes com os quais se deparou nas casas-grandes, afirmou ele:

Viajando pelo Brasil, no meado do século XIX, Mansfield já não se sentia tão fora da Europa, em visita às casas-grandes, como cinquenta anos antes seu compatriota Luccock. Tocava-se piano nessas casas. Algumas, de engenho, lhe recordavam casas de campo de terceira ordem da Inglaterra. E se, em Caruana, a dona da casa não desceu para jantar com as visitas, apareceu logo depois do jantar e ela é que serviu o chá aos ingleses. Meio termo entre o velho estilo patriarcal do Brasil, da mulher não aparecer nunca aos estranhos e o da Europa burguesa, dela presidir e participar da conversa dos homens. (FREYRE, 1936: 77).

¹⁹ Para acrescentar mais alguns a lista, além de Koster podemos citar: John Mawe, Maria Graham, R. Walsh, George Gardner, Chamberlain, James Handerson, John Luccock, Charles Waterton, C. B. Mansfield dentre outros.

O velho e o novo já conviviam e construíam o cotidiano. Não se tratou de transposições da cultura europeia para o solo brasileiro. As influências existiram, mas foram apropriadas, absorvidas e praticadas não esquecendo as particularidades locais. As semelhanças não são meras coincidências, mas tampouco são meras cópias distorcidas. Novos e velhos costumes sofrem uma mescla, uma hibridização. As tradições não são mortas com a modernização.

A participação dos ingleses na cultura e economia brasileira após a abertura dos portos em 1808 foi crescente. Até as vésperas da fundação da Great Western, o Nordeste se abastecia através de casas britânicas. Era por intermédio delas que se tornava possível o consumo de gêneros alimentícios, manteiga de barrica, banha, sabão, velas, carnes em salmouras, bolachas, etc. (PINTO, 1949: 50). Estevão Pinto extraiu de um artigo publicado por A. J. Watts²⁰ uma lista das principais firmas e personagens da colônia inglesa em Pernambuco, eram elas:

Edward Fenton, elemento saliente do período 1835-1885, que usava na cidade fraque e cartola, a exemplo das figuras desenhadas nas “litografias de Carls” e nas “gravuras daquela época”; Joseph Latham e George Brown, importadores e vendedores de fazendas em grosso; Phillip Needham, chefe da firma “Sauders Brothers”, exportadora de açúcar para o Reino Unido; os banqueiros Thomas Camber (da “Johnson Peter & Co.”) e Thomas Griffith, John Harvey Boxwell e “Joey” Blackburn, exportadores de algodão, o primeiro dos quais inaugurou em Pernambuco o serviço de prensa hidráulica para re-enfardamento desse produto. Entre os serviços públicos prestados a Pernambuco com os capitais e por administradores ingleses figura o abastecimento de água potável, feito pela “Beberibe Water Company”, que contava entre seus engenheiros E. Brotherhood. Foi também o engenheiro Oswald Brown que traçou os planos e dirigiu os serviços de construção das galerias subterrâneas do Açude da Prata. O de esgotos esteve, durante perto de meio século, entregue à “Recife Dainage Co.”, cujos administradores eram os ingleses Dowsley e Mackintosh. À iluminação a gás carbônico estão ligados os nomes de James Craven, Thomas Jones e Edward Lee. As “Fundições Star Bowman” prestaram relevantes serviços à indústria açucareira e Alan Paterson revolucionou os seus métodos mecânicos. Duas indústrias foram introduzidas em Pernambuco pelos ingleses, a de fósforos (Perman) e a de vidro (jugman). O primeiro estabelecimento bancário aberto ao público foi o “London & Brazilian Bank”. A “Brazilian Submarine Telegraph” é também uma empresa inglesa, hoje incorporada a “The Western Telegraph Co. Ltd” A cabotagem inter-estadual esteve por muito tempo nas mãos dos armadores britânicos. Os serviços do porto do Recife (alvarengas e rebocadores) têm sido confiados, do mesmo modo, a firmas inglesas (“Cory Brothers”, “Wilson, Sons & Co.”, etc). Mas foi sobretudo quanto à indústria dos transportes que mais avultou a contribuição dos ingleses no nordeste. (PINTO, 1949: 50-52)

²⁰ WATTS, A. J. **A colônia inglesa em Pernambuco**. In: Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano. Nº XXXIX, PP 163-170, 1945. Apud. PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. São Paulo: Ed. José Olympio, 1949. Pp 50-52.

O Brasil, no final do século XIX, enfrentou o desafio de colocar sua produção numa situação de concorrência com outros mercados exportadores. A modernização dos transportes oferecia uma poderosa contribuição para adequar e compatibilizar a economia nacional ao progresso exigido pelo capitalismo. Era urgente a necessidade de agilizar a locomoção da produção para os centros de exportação. As precárias estradas de rodagem não supriam com competência essa demanda.

É inegável o papel da expansão capitalista sobre o desenvolvimento das ferrovias no mundo. O açúcar pernambucano como mercadoria de exportação, presente em todas as vilas e cidades recortadas pela estrada de ferro de Limoeiro, muito interessava a investidores e empresários ingleses. Mas, além dos interesses comerciais e estrangeiros, não devemos subestimar os impactos da propaganda que o trem realizava de si mesmo. O veículo de transporte terrestre mais rápido e com maior força de tração, portador de um espírito de modernização, mensageiro de novos tempos de maior força e velocidade, encurtador de distâncias. Limoeiro, a exemplo de um grande pedaço do imenso Brasil, que até então fazia uso da força humana ou animal como principais formas de locomoção, andando em carros-de-boi, nos lombos de mulas ou em cavalos de sela, nunca tinha visto tanto poder numa máquina.

2.3. Bem mais do que pés de limão: a Estrada de Ferro de Limoeiro

O que motivou a construção de uma estrada de ferro ligando o Recife à Limoeiro? Quais características despertavam o interesse e cobiça de homens importantes sobre essa empreitada? Antônio Vilaça assinala que, “Limoeiro, em 1850, já era muito importante sob o ponto de vista econômico, o que suscitou a cobiça dos que quiseram explorar as suas riquezas naturais, transportando-as do centro de produção para o de consumo” (VILAÇA, 1971: 122). No “*Indicador Do Comércio e Indústria*”²¹ em Pernambuco e Alagoas” de 1916, o município já é contado entre as principais cidades do Estado de Pernambuco.

A cidade não era uma das principais produtoras de açúcar, produto que nesses idos era responsável por grande parte das movimentações econômicas no estado de Pernambuco. Sua produção situava-se à margem dessa cultura. Como já descrito anteriormente, sua origem procede da função de entreposto comercial, e durante o século XIX foi o algodão e o gado as atividades que mais prosperaram entre os maiores proprietários de terras locais.²²

²¹ Ver: **Indicador do Comércio e Indústria em Pernambuco e Alagoas – 1916**. Recife: Livraria Universal. 1916. P. XVI. Obra arquivada no acervo da FUNDAJ.

²² A essa época, Limoeiro contava com 13 engenhos, número bastante pequeno se comparado as demais localidades que foram atravessadas pela mesma ferrovia. A saber, eram esses engenhos: Lagoa Comprida, Bordão de Velho, Cumbe, Feiticeiro, Guabiraba, Mutemba, Mulungu, Parnazo, Pindoba, Passassunga, Parati, Pedra do Sono e Triunfo. Antônio Vilaça, ao apropriando-se da descrição do número de engenhos e currais presente no Trabalho de Estevão Pinto (1949) faz referencia em seu trabalho sobre a história de Limoeiro a esses 13 engenhos e a existência de outras 14 grandes fazendas de criação de gado, no entanto, o autor listou 13, deixando escapar

Entretanto, a posição geograficamente estratégica na qual a urbes se situa, e um projeto que recortava importantes regiões canavieiras, além de uma boa dose de vontade política, abrilhantou a vista de homens que apostavam no sucesso da modernização. Já no início da segunda metade do século XIX o governo provincial intencionava estabelecer uma ligação entre O Recife e Limoeiro. Estevão Pinto também é redundante ao afirmar a prosperidade e potencialidade desta última. Segundo ele, a cidade que já ocupava o lugar de uma das vilas mais importantes da região agrestina era “famosa pelas suas feiras de gado, pelo seu algodão, pelos seus cereais, pelas suas plantações de carrapateiras, pelos seus legumes, pelos seus queijos e pela sua indústria de trançado (chapéus de palha de carnaúba, urupemas, cordas de coroa, etc). (PINTO, 1949: 77).

Dessa forma, não admira o interesse de pretendentes determinados a obterem o privilégio da construção. O Visconde de Camaragibe foi o primeiro a solicitar o privilégio para exploração e construção da ferrovia. Conforme consta num relatório da Associação Comercial de Pernambuco de 1863²³, ele ocupava o lugar de um dos políticos mais prestigiosos do Império, e solicitou o privilégio exclusivo para construir e usufruir da ferrovia em apreço. Mas suas ambições foram frustradas quando o Barão do Livramento conquistou a vantagem, tendo a Lei Provincial 856, de 5 de junho de 1863²⁴, o autorizado a construir a estrada percorrendo Caxangá, Camaragibe, São Lourenço da Mata, Paudalho e Tracunhaém até atingir Limoeiro concluindo a ligação desta com a Capital, com ramais para Nazaré da Mata e Vitória de Santo Antão. Mas, no fim das contas, foi o Barão da Soledade quem saiu vitorioso na disputa e através do decreto 5.704 datado de 5 de agosto de 1874, com a rubrica da Sua Majestade o Imperador e a assinatura do Ministro José Fernandes da Costa Pereira Junior, conquistou o direito da construção. De acordo com VILAÇA (1971: 123) “o concessionário teve a fiança do país para garantir um juro de 7% sobre o capital máximo de cinquenta contos de réis por quilômetro de estrada, não devendo o custo total da mesma superar os cinco mil contos de réis.”

O Barão da Soledade acabou por ceder seus direitos de construção a uma empresa inglesa que nessa época começava a se organizar ansiando o mercado americano, a Great Western of Brazil Railway Company Limited. Criada em 1872 por um grupo de capitalistas ingleses reunidos em Londres, a empresa objetivava a abertura de caminhos de ferro rumo ao

Cumaru, foram elas: Bengalas, Campos, Chã dos Cocos, Candiais, Goiabas, Gavião, Poços, Queimadas, Riacho do Boi, Taó, Tabocas, Umari e Vertentes. (Ver: VILAÇA, 1971: 123).

²³ **Relatório da direção da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco**, p 7, 1963. Apud. PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**. São Paulo: Ed. José Olympio, 1949. p 78.

²⁴ **Coleção de Leis Provinciais de Pernambuco**, p 135-137. Arquivo Público do Estado de Pernambuco – APEJE.

agreste brasileiro, marchando rumo ao oeste, assim como sua similar inglesa, a The Great Western Railway Company, criada em 1835 com a finalidade de realizar a ligação de Londres ao oeste (Liverpool e Bistol).

A Great Western of Brazil Railway Company Limited (GWBR), autorização para funcionar no Brasil em 1873, através do decreto imperial Nº 5.395 de 10 de setembro de 1873. E recebeu a concessão do Barão de Soledade para a construção da ferrovia Recife-Limoeiro no ano de 1875, sancionada por outro decreto imperial²⁵ que autorizou a transferência assim como o direito à exploração da via durante o prazo de 90 anos. Ao fim destes, a ferrovia passaria a ser propriedade estatal. No decreto que outorgou a concessão dos direitos de construção e exploração para a GWBR, foram observadas as cláusulas dos contratos anteriormente celebrados pelo referido concessionário. Cláusulas estas que concediam a empresa: a) a gratuidade dos terrenos devolutos e nacionais; b) o uso das madeiras existentes nos mesmos terrenos; c) a isenção dos direitos de importação sobre trilhos, maquinismos e instrumentos destinados à construção da via férrea; d) a preferência, em igualdade de condições, para a lavra de minas na zona privilegiada, etc. Em contrapartida, dentre as obrigações estabelecidas à empresa, ela deveria contar única e exclusivamente com o trabalho assalariado – levando em consideração que a construção iniciou nove anos antes da assinatura da Lei Áurea em 1888 -, não podendo adquirir escravos. Essa foi a concessão transferida pelo Barão de Soledade para a GWBR²⁶, posteriormente tendo suas cláusulas alteradas e consolidadas no Decreto Nº 6.014 de 17 de novembro de 1877.

A primeira etapa da construção foi iniciada no ano de 1879, com uma inauguração bastante festiva realizada em Santo Amaro, no Recife, devendo levar os trilhos até a cidade de Paudalho, o que levou dois anos e meio. Oficialmente a data que marca o início das obras é 25 de março de 1879, a data em que foi realizada a mencionada comemoração com a presença de personalidades como o presidente da província, acompanhado do chefe de polícia, do presidente da Assembléia Provincial e de alguns representantes da Estrada de Ferro Caxangá e da Companhia de Beberibe no sítio do comendador Manuel Alves Barbosa (PINTO, 1949: 85-86). Entretanto, os trabalhos foram efetivamente iniciados apenas no dia 19 de maio do mesmo ano, como confirma o Relatório da Associação Comercial Beneficente referente ao ano de 1881.

A segunda etapa, que dessa vez alcançaria Limoeiro, foi aberta ao tráfego em 1882. Ainda que Vilaça (1971) afirme ter iniciado nesta data tendo sido concluída em 1885,

²⁵ Decreto Nº 5.395 de 10 de setembro de 1873.

²⁶ Em virtude do decreto Nº 6.009 de 20 de outubro de 1875.

encontramos em Estevão Pinto (1949) e Carlos Eduardo Pereira (2013) a primeira data citada. Acreditamos na veracidade dessa informação, já que o dentre os artigos que compunham o decreto de concessão da construção da estrada, tornavam obrigatória a conclusão da construção da ferrovia dentro do prazo máximo de três anos, menos ao ramal, que teria o prazo de um ano após a abertura da linha principal para ser finalizado. Pinto é ainda mais preciso na data e afirma ter sido inaugurado o trecho até Limoeiro no dia 20 de fevereiro de 1882 e o ramal até Nazaré da Mata em 15 de setembro do mesmo ano. Essa foi a primeira experiência da GWBR no Brasil, tendo depois, ainda em Pernambuco, construído a Estrada de Ferro Central de Pernambuco, ligando o Recife a Caruaru. A empresa logo ficou conhecida como “Greitueste” (GASPAR, s/d), uma apropriação das palavras de origem inglesa que compunham a parte principal do nome da construtora das ferrovias.

A linha principal continha quatro secções, e mais uma secção do ramal de Nazaré. As cinco secções contam ao todo com o número de 13 estações, dispostas conforme indica a tabela a seguir, extraída da publicação oficial “A exposição de obras públicas em 1875”²⁷:

²⁷ Ver: **A exposição de obras publicas em 1875 – Publicação Oficial**. Rio de Janeiro: 1876. Arquivo Público do Estado de Pernambuco – APEJE.

Figura 3 - Secções e estações do caminho de ferro do Limoeiro. In:

Secções e estações do caminho de ferro do Limoeiro					
SECÇÕES			ESTAÇÕES		
NUMEROS	Nomes	Distancia em metros	NUMEROS	Nomes	Distancia em metros
1.ª	Do Recife a S. Lourenço. . . .	23.884	1	Guararapes. . .	0
			2	Brum. . . .	326
			3	Camaragibe. .	13.600
			4	Dende	5.960
2.ª	De S. Lourenço ao Páo d'Alho . .	22.650	5	S. Lourenço. .	4.324
3.ª	Do Páo d'Alho á Lagoa do Carro	19.410	6	Mussurape . .	15.160
4.ª	Da Lagoa do Carro ao Limoeiro	17.251	7	Páo d'Alho . .	7.490
5.ª	Ramal de Nazareth	12.800	8	Carpina . . .	11.000
			9	Lagoa do Carro.	8.410
			10	Campo Grande.	6.520
			11	Limoeiro. . .	10.731
			12	Trucunhaen .	5.750
			13	Nazareth. . .	7.050

Fonte: A exposição de obras públicas em 1875. Disponível no acervo da FUNDAJ

No momento da abertura da linha foi outra festa. Um marco de mudança. A inauguração foi mais do que de uma ferrovia, foi de um novo momento histórico. A euforia tomou conta da pequena cidade de Limoeiro. Naquela segunda feira, o 51º dia do ano do calendário gregoriano, a rotina dos limoeirenses foi bruscamente alterada. Poucas foram as vezes que tamanha agitação havia tomado conta do lugar. Tudo estava preparado. A estação do Brum, ponto da saída das locomotivas em direção ao oeste, estava toda decorada de galhardetes e adornada de flores. A tradição se fundia ao moderno e como não poderia deixar de ser, o Bispo preparava-se para abençoar as locomotivas. Um gesto repleto de simbolismos. As máquinas, por mais avançadas e indomáveis que fossem, necessitavam de uma benção. E quantos dos presentes também não devem ter realizado o sinal da cruz tão comum entre os católicos?

Ansiosos os cidadãos daquela pequena vila aguardavam a chegada da Maria fumaça. Que vinha rugindo alto e soltando fumaça pelas narinas. Imponente, voraz. Rompendo as barreiras da velocidade, desbravando os caminhos do agreste, impondo seu ritmo civilizatório. A convite do engenheiro chefe das obras, utilizando um belo martelo de prata o presidente da província bateu a ultima cavilha da linha, formalmente declarando sua abertura. (PINTO, 1949: 86). Enquanto o Bispo de Olinda dava sua benção ao primeiro trem que partia às exatas 11:00 hrs, os limoeirenses se encaminhavam para a estação aguardando a chegada. O segundo trem partiu ainda antes da chegada do primeiro, ao meio dia, também após a benção do clérigo. Um grande banquete foi organizado onde “houve 32 brindes, pacientemente contados e registrados pelo repórter do Diário de Pernambuco.” (PINTO, idem).

Quando pela primeira vez uma locomotiva atravessava a estação de Paudalho, na época chamado de “Espírito Santo do Pau-d Alho”, e corria os trilhos por entre os canaviais da zona da mata até atingir os campos agrestinos, as pessoas cantavam alegres e entusiasmadas na estação. “Limoeiro tem seu tempo de festinha/ Eu vou pra Limoeiro ver o trem correr na linha” era a rima entoada enquanto se ouvia pela primeira vez o apito do trem (PEREIRA, 1013: 45). A vila que a menos de um ano antes havia recebido o predicamento de cidade agora via chegar um dos maiores signos de poder e modernização da época.

Antônio Vilaça descreve em um dos seus trabalhos alguns dados técnicos referentes a construção da ferrovia, segundo ele:

Pelo decreto, a bitola, entre os trilhos, deveria ter um metro de largura e o capital máximo, com direito a juro de 7% ao ano, limitado em cinco mil contos de réis. O material rodante compor-se-ia de dez locomotivas, vinte carros de 1ª classe, cinquenta de 2ª e duzentos vagões para carga. (VILAÇA, 1971: 124).

A bitola entre os trilhos inicialmente foi proposta em 1,40m, sendo obrigada a traçar planos mais econômicos, reduzindo-a para 1m. Nos dois primeiros anos de funcionamento da estrada, enquanto estava operando a linha até Paudalho, foram transportados 2.061 passageiros de 1ª classe e 33.377 de 2ª classe. No segundo biênio foram introduzidos os vagões de 3ª classe, o que elevou o transporte de pessoas para mais de 60.000 entre os anos de 1884-1885, sendo que apenas cerca de 4% dos passageiros viajaram nos vagões da 1ª classe. Fica evidente que o novo e impactante meio de transporte atingiu camadas sociais que não faziam parte de grupos da elite político econômica local. (Ver dados em: GASPARD, s/d). No ano de 1888, já contando com o funcionamento e saldos do trecho até Limoeiro, o número de passageiros foi de 1.325 para 1ª classe, 17.021 para a 2ª e 68.468 para a 3ª classe. (VILAÇA, 1971: 124).

Mas, foi o transporte de cargas e não de passageiros que inflou os bolsos dos administradores ingleses. A bem desenvolvida região açucareira atravessada pela estrada garantia bons dividendos para a empresa, somando-se ao algodão mais comercializado em Limoeiro. Os bons lucros os satisfaziam muito bem. Algo que buscavam não divulgar, já que no contrato de concessão existia uma cláusula que determinava que sempre que os dividendos atingissem 12%, as tarifas deveriam ser reduzidas. Entretanto, “apesar dos dividendos altos, o que só se sabia através de relatórios inconfidentes providos de Londres, jamais as tarifas foram reduzidas, mas sempre elevadas” afirma Vilaça, que ainda acrescenta: “Um tal Frank Pasish, entusiasmado, dizia que a ‘nossa estradazinha’ com seu pretensioso título, pelo qual não lhe cabia culpa, estava dando grandes resultados, o que não acontecia com as demais estradas da América do Sul” (VILAÇA, 1971: 125). Esse “tal” Frank Pasish tratava-se do Presidente da GWBR, e as palavras dele às quais Vilaça refere-se fizeram parte de seu discurso na Assembléia Geral de 1890, quando salientou a prosperidade da estrada de Limoeiro, sobretudo no período de transição política pelo qual o Brasil estava passando.

Limoeiro, junto com Recife, Nazaré e Paudalho, foram as estações que mais contribuíram para as boas receitas da GWBR entre os anos de 1884-1886. Em 1883, ainda no início de seu funcionamento, a estrada de Limoeiro foi responsável por mais de 17% do algodão que entrou na praça do Recife, percentual que se elevou para 62% no período de 1886-1889, conforme os dados apontados por Estevão Pinto (PINTO, 1949: 97).

A partir de 1892 houve um forte crescimento na arrecadação financeira e movimento de pessoas e cargas pela ferrovia. Se com a introdução dos vagões de 3ª classe no segundo biênio de funcionamento da linha foram transportados cerca de 60.000 passageiros, em 1900 esse número já havia inflado para mais de 360 mil. Estevão Pinto tentou justificar essa alavancada como sendo fruto do crescimento populacional nesse período, pelo desenvolvimento do comércio e pelas instalações dos ramais e secções.

As cidades e vilarejos por onde os trilhos passaram, principalmente as que possuíam estações, vislumbraram uma agitação econômica e cultural extraordinária. O maior trânsito de pessoas era inevitável. O vai e vem de mercadorias, as chegadas e partidas, as idas e vindas de gente sacudiram a rotina. Não apenas os que iriam utilizar os serviços do trem se concentravam no local. A rodovia da cidade vivia repleta de comboios que executavam serviços para aqueles que buscavam alternativas aos trens. Como aponta Estevão Pinto (PINTO, 1949: 99). Limoeiro atraiu cada vez mais visitantes da região a procura de bens e serviços, seu comércio muito lucrou e se desenvolveu. O próprio algodão obteve com isso suas benesses, agora seu transporte era mais rápido e menos sofrido. O produto poderia chegar ao litoral com melhor

aparência e qualidade. Nos períodos da colheita as casas de beneficiamento na cidade viviam lotadas, geravam filas e enchiam as ruas com sacos do ouro branco.

Inicialmente os trilhos percorriam uma distância de 82,976 Km, e mais 12,200km do ramal de Nazaré da Mata. O mesmo ramal que em seu ponto de entroncamento com a linha principal acabou vendo surgir uma outra cidade, a de Carpina. Fruto de uma ocupação de João Souto maior, o Leão do Tejucupapo, nos idos de 1817, quando por aquelas bandas se refugiou após confronto com tropas legalistas. O lugar tornou-se um ponto de parada para viajantes que seguiam para Limoeiro ou outras regiões e outras regiões a oeste do estado, ou que desses lugares dirigiam-se para o litoral. Mais tarde, após a construção da Great Western, foi inaugurada a Estação Intermediária de Chã do Carpina, ponto de onde partia a linha férrea para Nazaré. Com isso, o povoado viu prosperar um incipiente comércio que fez crescer o lugar que mais tarde constituiu-se como município autônomo.

Em 1901, Chã de Carpina teve seu nome alterado para Floresta dos Leões, em homenagem ao Leão do Tejucupapo. Por isso, quando o trajeto da estrada de Limoeiro é citado no “Indicador do Comércio e Indústria em Pernambuco e Alagoas” de 1906, o percurso é descrito da seguinte forma:

Seus trens partem para Encruzilhada, Arraial, Macacos, Camaragibe, S. Lourenço, Tiúma, Santa Rita, S. Severino (parada), Pau d’Alho, Floresta dos Leões, Lagôa do Carro, Campo Grande e Limoeiro.

Outros trens chegando à Floresta dos Leões, seguem para Tracunhãem, Junco, Nazareth (parada), Lagôa Secca, Baraúna, Alliança, Pureza, Timbaúba, Rosa e Silva e Itabayana.²⁸

Observando o trajeto desse ramal que, saindo de Carpina, atingia Nazaré da Mata, o governo despertou o interesse em prolongá-lo. Estendendo os trilhos até a vila de Timbaúba era conveniente ligar esta à Estrada de Ferro do Conde d’Eu que vinha da província da Paraíba. Foi já no ano de 1882 que essa ligação foi declarada de interesse geral através do decreto Nº 8.822 de 30 de dezembro do já mencionado ano. O acordo com a GWBR para essa nova empreitada seguiu as mesmas obrigações, direitos e vantagens comuns aos contratos anteriores, com a exceção da garantia de juros e, ao termino do prazo de 70 anos (e não 90) todas as obras, edifícios e materiais pertencentes ao prolongamento seriam revertidos para o Estado sem indenizações. As obras dessa nova etapa foram iniciadas em 1886 e inauguradas dois anos depois. Conforme informado por Estevão Pinto:

²⁸ **Indicador do Comércio e Indústria em Pernambuco e Alagoas – 1916.** Recife: Livraria Universal. 1916. P. XX. Obra arquivada no acervo da FUNDAJ. (Grifo nosso)

Aprovados os planos e respectivos orçamentos, iniciaram-se as obras (junho de 1886, já na administração do superintendente Jason Rigby) e em 1888 eram inauguradas as duas secções (Nazaré-Aliança e Aliança-Timbauba). Ao findar o século XIX, já estavam estabelecidas as negociações para a ligação entre Timbauba e Pilar, cuja primeira secção (Timbauba-Rosa e Silva) foi realmente inaugurada em julho de 1900. (PINTO, 1949: 92-93).

A estrada do Conde d'Eu surgiu em 1871, com o intuito de ligar a cidade da Paraíba do Norte (atual João Pessoa) ao interior. Uma marcha para o oeste semelhante a implementada pela GWBR nos planos para ligar o Recife à Limoeiro. A concessão para tal construção foi transferida para a The Conde d'Eu Railway Company Limited, em 1875, iniciando as obras apenas em 1880. Em setembro de 1883 os trilhos chegaram a cidade de Mulungu, depois a Camarazal. Na Estação do Entroncamento, no quilômetro 31, foi construído o ramal que iria até a cidade de Pilar, com uma extensão de 22,5km. Ponto de forte interesse para os pernambucanos e para a GWBR, já que foi a partir daí que se realizou a ligação entre os dois estados vizinhos por meio das ferrovias, e possibilitou a incorporação da estrada do Conde d'Eu pela Great Western ligando a estrada paraibana ao seu tronco original da estrada Recife-Limoeiro. (CORNEJO/ GERODETTI: 2005).

Apesar dessa anexação da ferrovia paraibana pela GWBR, a comunicação de Limoeiro com o estado vizinho não foi tão beneficiada por essa manobra. Não havia trens partindo ou chegando da Paraíba direto para a Princesa do Capibaribe, ainda que houvesse um incipiente tráfego de locomotivas entre Recife (Brum), João Pessoa e Cabedelo. Diariamente partia um trem de passageiros da estação do Brum as exatas 7,35 da manhã, rumando para uma viagem que levava em cerca de 9hrs, alcançando a capital paraibana por volta das 16:35hrs. Do outro lado, o trem partia sempre as 8:25hrs da manhã, atingindo o Recife as 17:45 hrs. Os trens corriam em combinação com os trens para Campina Grande e independência. Passageiros indo ou vindo de Campina Grande, possuíam parada obrigatória em Itabaiana, tendo sua viagem baldeada. Ao menos, como consolo, as locomotivas interestaduais possuíam sempre um vagão restaurante, que oferecia um excelente serviço de Buffet.²⁹

Já no tocante a Limoeiro, os serviços de transporte de passageiros da ferrovia eram limitados aos dias úteis, operando entre as segundas e sextas-feiras. As locomotivas não contavam com os mesmos serviços de Buffet, mas as viagens duravam pouco mais de três horas e meia. Todos os dias as primeiras pessoas a serem transportadas partiam de Limoeiro

²⁹ Ver: **Indicador do Comércio e Indústria em Pernambuco e Alagoas – 1916**. Recife: Livraria Universal. 1916. P. XX. Obra arquivada no acervo da FUNDAJ.

bem cedo, enquanto o sol ainda estava frio, às precisas 6:05hrs da manhã, alcançando a estação do Brum por volta das 9:40hrs. Quem de Recife quisesse visitar ou retornar ao interior teria que esperar até a tarde, as 15:35hrs, para embarcar no Brum. As 19:10hrs era quando o apito do trem se ouvia novamente em Limoeiro, chegando do litoral já pela noite.

Na já citada obra de Vilaça, ele deixa claro seu posicionamento demasiadamente simpático aos administradores ingleses e sua postura política frente a estatização da ferrovia, chegando a afirmar:

Todavia, a estrada não estava imune de críticas, apesar da excelente administração em mãos dos ingleses. E, enquanto eles dirigiram a estrada, ela era organizada prestando ótimos serviços. O que não sucedeu, depois de passar ao controle nacional. O Governo, em todos os tempos, sempre foi mal administrador. Dificilmente o que administra oferece lucros. (VILAÇA, 1971: 125)

No entanto, mesmo assumida sua posição, o autor não se recusa a apresentar as contrariedades. Referenciou um antigo engenheiro da companhia, que, utilizando-se do pseudônimo de Van Ufel fez publicar caricaturas sobre a estrada em jornais e revistas, “mostrando uma burrama se esbaldando sob cargas pesadíssimas, enquanto, paralelamente, marchavam vazios os carros-vagões da ferrovia.” Os trilhos da estrada de Limoeiro eram movidos principalmente pelo escoamento da produção econômica, e para o Van Ufel as tarifas eram tão altas que se tornava inviável utilizar os serviços da empresa. Quanto ao transporte de passageiros, o luxo e ostentação da primeira classe eram, na concepção do inglês, artigos que cabiam mais ao consumo dos britânicos, já que em suas charges famílias inglesas “viajavam lotando os carros de primeira, enquanto passagens deixavam de ser vendidas, o que diminuía a renda, com prejuízo do investidor nacional.” (VILAÇA, 1971: 125). O crítico denunciava através de suas charges os abusos das famílias inglesas, que utilizavam os vagões de passageiros como se fossem “propriedades particulares dessas famílias” (PINTO, 1949: 100).

Outro que criticou a estrada foi Archimedes de Mello Netto (NETTO, 1938), que reclamou a falta de sensibilidade quando da chegada do corpo de José da Costa Medeiros Vareda. Falecido em Portugal, os restos mortais do defunto chegou a Limoeiro no turno da noite. Seus amigos conterrâneos que foram recepcionar sua chegada como um ato de solidariedade cristã, depararam-se com a estação da GWBR completamente às escuras, deixando a todos perdidos em meio às sombras. Esperavam uma atitude mais solidária da empresa, que, seguindo os rumos do capital, não listou isso como uma prioridade.

Situação que se repetiu em 1916, desta vez com o finado José Fernandes Salsa. Comerciante português, chegado na cidade pelos idos de 1882 vindo de Braga. Montou em Limoeiro uma pequena barraca junto com seu irmão Manuel, que veio a falecer oito anos após a mudança. José tornou-se um importante líder econômico na cidade, sempre intervindo nos assuntos públicos. Quando, por exemplo, foi construída a Igreja de Santo Antônio, no final do século XIX contribuíram “Nemésio Francisco de Carvalho que forneceu toda a areia, a um vintém a carga, e a de José Fernandes Salsa que deu sua vultuosa quota em dinheiro. As folhas semanais não seriam pagas não fosse a generosidade de seu Salsa.” (VILAÇA, IBID: 225). O lojista participou ativamente ainda da implantação dos bondes de burro, apoiava financeiramente a banda musical Jagode e financiou a campanha política de Luiz Correia de Oliveira à prefeitura da cidade em 1907 contra Júlio Pestana.³⁰ Seu empreendimento era uma das principais fontes de abastecimento de secos e molhados na região, além de contar com um descaroçador de algodão. Comumente o periódico *Gazeta de Limoeiro* trazia estampada a propaganda de seu Armazém, uma das que ocupavam maior espaço nas folhas.

Figura 4- Anúncio de José Fernandes Salsa no Periódico Gazeta de Limoeiro Ano VIII, Nº269, 17 de dezembro de 1932.



Fonte: Acervo do APEJE.

³⁰ O candidato apoiado pelo Salsa não saiu vitorioso da disputa. Entretanto, a popularidade de José Fernandes Salsa permaneceu inabalada. Até os dias atuais o nome da família ainda é bastante popular na cidade.

Não passava mais de cinco anos sem viajar para Portugal, sempre uma viagem bastante festiva tanto na saída quanto na chegada. Seu retorno sempre representava um acontecimento de grande importância, “faziam-se vestido, pintavam-se as fachadas das casas e a estação da antiga GWBR se enchia de gente, não fazendo falta a Jagode. Vinha muitas vezes a charanga, uma banda recifense, mantida por comerciantes portugueses dali.” (VILAÇA, 1971: 227) Um verdadeiro cortejo se formava, caminhando em procissão junto com a família Salsa. Além do José, viajavam com ele sua esposa Dona Custódia e sua única filha Beatriz. Apesar de normalmente a família locomover-se a pé da estação até sua residência, a linha dos bondes de burro da Ferro Carril sempre disponibilizava seus bondes para transportar gratuitamente aqueles que fossem recepcioná-los. Chegando a sua casa, a festa já estava montada. Entre bebidas e iguarias variadas, todos se esbaldavam. Em sua última passagem pela estação da GWBR o ânimo da população não foi o mesmo. Não houve festa nem charanga. Não trouxe consigo presentes vindos da Europa. Sua residência não estava aberta para a farra e bebedeira. E o que mais marcou essa última experiência foi mais uma vez o breu em que se encontrava a estação, dificultando o cortejo fúnebre, obscurecendo uma última homenagem.

2.4. Antigos Caminhos outras locomoções:

Antes dos trens ocuparem a paisagem urbana e, com seus caminhos velozes, conectarem as distâncias de Limoeiro ao litoral, a cidade não era uma ilha completamente isolada do resto do mundo. Os primeiros missionários que percorreram tortuosos caminhos até atingir o pé da serra rodeada de limões foram os que mais dificuldades de locomoção encontraram. Seguindo o desenho traçado pelo Rio Capibaribe, transcorriam toda a área hoje classificada como Zona da Mata percorrendo o leito pedregoso do rio, viajando a pé ou no lombo de mulas.

Em decorrência da formação do aldeamento, mais tarde transformado em vila, caminhos mais transitáveis precisaram ser abertos. Gilberto Freyre referiu-se as primeiras estradas a serem abertas como mais parecendo “caminhos de rato” (Ver: FREYRE, 1940). Dentre elas, as quatro primeiras grandes estradas de Pernambuco foram, respectivamente Recife-Igarau, Recife-Ponte dos Carvalhos, Recife-Vitória e Recife-Paudalho, fruto de uma Resolução do Conselho Geral da Província que permitiu a abertura dos caminhos. Deste

ultimo, surgiu a estrada real que terminou por conectar-se à vila de Limoeiro. (Ver: PINTO, 1949/ VILAÇA, 1971).

Em 1840, Louis Léger Vauthier, engenheiro francês, veio dirigir, em Pernambuco, as obras públicas durante seis anos. Foi ele, segundo Estevão Pinto (1949), o verdadeiro executor das primeiras estradas, dignas deste nome. Por este tempo, quando veio a Limoeiro, o francês colocou barricas na Serra da Raposa (atual Serra do Redentor), o que mudou sua designação para Serra das Barricas. As barricas foram provavelmente pluviômetros, pois Vauthier em sua jornada pelo Nordeste não se limitava apenas a locar e construir estradas e prédios, mas se dedicava também ao estudo dos fenômenos climáticos interessado na implantação de uma economia interiorana. Vauthier, que deixou obras notáveis no Recife, como o histórico teatro Santa Isabel, foi quem planejou e construiu a estrada real de Paudalho a Limoeiro, com o traçado beirando o Capibaribe, como ainda se conserva, mesmo após a retificação de alguns trechos.

Gilberto Freyre afirma que:

Quem estudasse em 1840 as condições geográficas da economia pernambucana veria que do lado norte a produção agrária, muito menor que na zona sul, estava concentrada à beira do atlântico; era tessálica. Estendia-se para o interior apenas o triangulo da zona agrária... formada pelo Capibaribe, O Tracunhaém e o Oceano. Triangulo cujo vértice era Limoeiro. Não havia nele cultura senão às margens dos rios e à beira do mar.” (FREYRE, 1940: 76)

Tendo sido iniciada em 1838, a estrada de Limoeiro só foi concluída em 1842, representando uma ponta de seta voltada para o estado da Paraíba. Eram três os caminhos básicos de penetração, ligando Pernambuco à Paraíba. Um, partindo do Recife para Olinda, Igarçu, Goiana; outro, que subia o Pajeú indo até a confluência do rio Piancó; e, finalmente, o terceiro, partindo igualmente de Goiana, mas embicando pelo vale do Tracanhaém para Limoeiro, Bom Jardim e Umbuzeiro, a fim de atingir os Cariris Velhos e a Serra da Borborema. De Limoeiro, partia outro caminho, mais antigo, em direção à Paraíba, para atingir, mais longe, o sertão paraibano nas imediações de Monteiro. Era o caminho que continuava a trajetória do Capibaribe e que cortava Poço do Pau.(Ver: VILAÇA, 1971: 112-114).

Em 1862, Pernambuco possuía apenas 400 quilômetros de estradas de rodagem e os jornais da época já se referiam a que a estrada do norte tinha seu empedramento parado. A do Paudalho estava em péssimo estado. Vauthier não se encontrava mais em Pernambuco e a rotina tinha tomado o lugar da técnica. Quando em 1872, o Barão de Lucena assumiu a

presidência do Estado, um de seus cuidados foi ligar Limoeiro ao Recife por uma boa estrada, para o que tratou de melhorar o traçado do engenheiro francês e alargou, retificou e aplanou o trecho de Paudalho a Lagoa do Carro. Conforme afirma Antônio Vilaça, “deixando a presidência em 1875, não pode cumprir a promessa de vir inaugurar a estrada até Limoeiro, de cuja Comarca era filho.” (VILAÇA, 1971: 113). Quem realizou esse feito foi então o Governador Cordeiro de Farias, que ocupou o cargo entre 1955-1958, tendo sua gestão ficado marcada pela construção de açudes e estradas³¹. A cobertura asfáltica foi um grande feito, agilizou o tráfego interurbano. Agora, os limoeirenses poderiam ir até o Recife sem sujar de lama os pneus dos carros.

Já as formas de locomoção no interior da própria cidade ficaram marcadas pelos cabriolés e bondes de burro. Em Limoeiro, o pioneirismo dos transportes urbanos pertenceu ao velho Zezo Gaião, dono de um cabriolé de dois assentos para quatro pessoas. Seu meio de transporte era puxado por dois cavalos. Zezo não era o boleeiro senão nos dias de domingo - quando boa parte da cidade se movia para a missa dominical na Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação -, ou quando havia passageiros ilustres chegando nos trens da GWBR. Zezo gostava, então, de mostrar pose, “punha casaco preto, cartola, calça listada e polainas e ficava na direção do cabriolé, quando *mundiça* não tinha direito de usá-lo.” (VILAÇA, 1971: 204). O transporte de Zezo era para poucos. Por mais simples que parecesse ser, era um utensílio elitizado, um serviço que exprimia luxo. Ir à missa no cabriolé do velho Zezo não era a mesma coisa de lá chegar caminhando debaixo do sol protegido por, no máximo, sombrinhas.

No entanto, numa pequena cidade onde os membros de uma elite econômica não são tão numerosos assim, o granfinismo do dono do cabriolé não poderia gerar uma boa repercussão, uma publicidade positiva, um boca a boca favorável. Muito menos sua atitude discriminatória e seletiva dos passageiros. Logo, o número de fregueses em potencial afastado por Zezo tornou-se um incentivo para o surgimento de concorrência. Foi então que o velho Pimenta entrou na competição, “embora o seu cabriolé comportasse, apenas, duas pessoas e fosse puxado por um só cavalo.” (VILAÇA, *idem*).

Temendo a competição, Zezo agiu à socapa, e na passagem do século correm nas ruas de Limoeiro três cabriolés do já rico empresário, sem aludir aos dois existentes, mais pobres, de propriedade de Pimenta que conseguira aumentar a frota, explorando o mercado da classe média que atraía com preços módicos. O hoteleiro Pedro Ramos possuía, a essa altura, também

³¹ Informação extraída do site do Governo do Estado de Pernambuco. Disponível em: <http://www.pe.gov.br/governo/galeria-de-governadores/osvaldo-cordeiro-de-farias/> Acessado em: 20/10/2013.

um cabriolé, exclusivo para serviços de seu hotel situado na Rua do Meio, “ia sempre buscar hóspedes na Estação de GWBR à noite e pela madrugada ia levá-los para pegar trem” (PEREIRA, 2013: 204).

Além dos cabriolés, eram comuns as carroças de boi. Elas transportavam cargas dos armazéns para a estação da Great Western e vice e versa. Elas dominavam o transporte interno de cargas. Havia as carroças de Joca da Carroça, Chicuto Cavalcanti e Correia Marinheiro. (Ver: VILAÇA: 1952). Viviam ocupados, mal dando conta das solicitações, mas trabalhavam exclusivamente com o transporte de mercadorias, não oferecendo concorrência aos serviços dos cabriolés.

Missa aos domingos ainda exigia os serviços de Zezo e Pimenta. Batizado ou casamento importante demandavam estes meios de locomoção da gente chique da época. Obedientes à lei da oferta e da procura, cobravam os cabriolés um cruzado por pessoa, fosse qual fosse o percurso, não importando a distância. Era um absurdo, quando o trem, em primeira classe, cobrava dois cruzados para uma viagem de Limoeiro a Recife. Havia necessidade de se por limites a essa exploração e à deficiência dos transportes numa cidade que começava a se espichar como era Limoeiro, indo da estação ao bairro da Pirauíra. Foi quando nasceu a idéia de da Companhia de Ferro Carril de Limoeiro, numa reunião realizada na Prefeitura Municipal no dia 2 de julho de 1904, tendo “José da Costa Medeiros Vareda como 1º Presidente e José Fernandes Salsa, o Sócio-Capitalista, da nova Transportadora Urbana.” (PEREIRA, 2013: 58).

Na missa das nove horas, mesma missa que proporcionava sempre bons lucros para os proprietários dos cabriolés, enquanto os boleiros de Zezo e do velho Pimenta discutiam questões de linha e de tarifas, o Cônego Joaquim Pinto, na prédica dominical, deu ao povo a grande nova. As palavras do vigário sustaram a discussão e determinaram a união dos litigantes: era preciso matar a idéia no nascedouro. E passaram das palavras a ação, não houve cabriolé depois da missa. Todos voltaram para casa locomovendo-se com seus próprios pés. Quem veio da Pirauira, Rua das Flores, Alto de S. Sebastião³², mostrando grandeza, teve que vencer a pé as grandes caminhadas, porque os cabriolés deflagraram a greve geral.

O professor Pedro Lemos, que elaborara os estatutos da nova companhia, na reunião de logo depois, fez um discurso inflamado – e nisso ele era mestre – concitando os ricos comerciantes a concretizarem, o mais cedo possível, a idéia da Ferro Carril. Presentes na reunião estavam,

³² Bairros que localizavam-se mais afastados do centro (tomadas as proporções da cidade no período).

Entre os graduados, estavam o Vigário Pinto, o Prefeito Firmino José da Silva, Vereadores e comerciantes como José da Costa Medeiros Varêda, José Fernandes Salsa, Joaquim Tiago de Miranda, Comendador José Rosaldo de Oliveira, Celso Clementino Bezerra de Melo, Coronel Neco Elias, Afonso de Sá, Antonio Joaquim de Oliveira, Joaquim Bione, enfim as forças políticas e econômicas da terra. Constituiu-se a sociedade com o capital realizado de oitenta contos de réis.

Formou-se a primeira diretoria composta por: Medeiros Varêda, presidente; Professor Pedro Lemos, secretário; Antônio Joaquim de Oliveira, tesoureiro; e Comissão Fiscal constituída de José Rosado de Oliveira, Bento Pinto da Silva e Joaquim Tiago de Miranda. Na mesma reunião foi aprovado o estatuto da empresa que ficou denominada como Companhia Ferro-Carril de Limoeiro. A idéia inicial foi de uma empresa de transporte de mercadorias e cargas diversas. Contudo, a greve dos cabriolés determinou que também se pensasse em bondes para transporte de passageiros.

Os diretores da nova companhia, no dia seguinte, rumaram para o Recife, levando cinquenta contos, a fim de encomendar dois bondes, vindos da Inglaterra, além de contratar os trabalhos de uma firma suíça para assentamento dos trilhos e construção da sede. Um mês após, no dia 2 de agosto de 1904, chegava na estação da GWBR, com recepção bastante festiva, Swencio, “um suíço baixo, gorducho, de cabelos louros, bigodes compridos e retorcidos, roupa branca, chapéu-do-chile, cachimbo. Tornou-se figura obrigatória nos bilhares ou nas reuniões, sempre ouvido com respeito.” (VILAÇA, 1971: 206).

Tudo foi realizado o mais depressa possível, No dia 1º de janeiro de 1905, as 10hrs da manhã, quem saía da primeira missa do ano ou quem já estava de roupa festiva, postava-se nas portas ou nas ruas vendo dois bondezinhos subindo, da estação da GWBR à Pirauíra; um conduzindo apenas os diretores e outro conduzindo as famílias mais importantes, que receberam convites para a solenidade de inauguração. Quando, de regresso, os bondes pararam em frente à sede social, o casarão da praça Othon, estrugiram girândolas no ar, acompanhadas pelos acordes das bandas musicais, Calangra e Jagode. Discursou mais uma vez o Professor Pedro Lemos, “sendo distribuída champanha aos convidados especiais.” (VILAÇA, 1952: 207). Logo em seguida os bondes foram entregues ao público.

Duzentos réis uma passagem. Lírio e Balduino, na sua melhor indumentária, como boleiros. Seu Biu e Artur como cobradores, com a bolsa de couro a tiracolo, numa pose de causar inveja a qualquer um que desejasse um emprego de tamanha projeção. O luxo e ostentação dos novos bondes acabaram com a concorrência dos cabriolés e carroças de boi.

Frei Caneca, passando por Limoeiro, escreveu em seu livro *Intinerário*, que a cidade se compunha de uma única rua, estreita e comprida, começando em frente à Igreja Matriz.

Passasse o carmelita por ali anos mais tarde, veria que, por trás da Igreja nasceu outra rua, como a da frente, comprida, estreita e tortuosa, indo esbarrar no local onde, em 1884, a Great Western construiu a Estação, Armazém, Casa-de-Máquina e Viradouro. (Ver: VILAÇA, 1871: 207/ PEREIRA, 2013: 97).

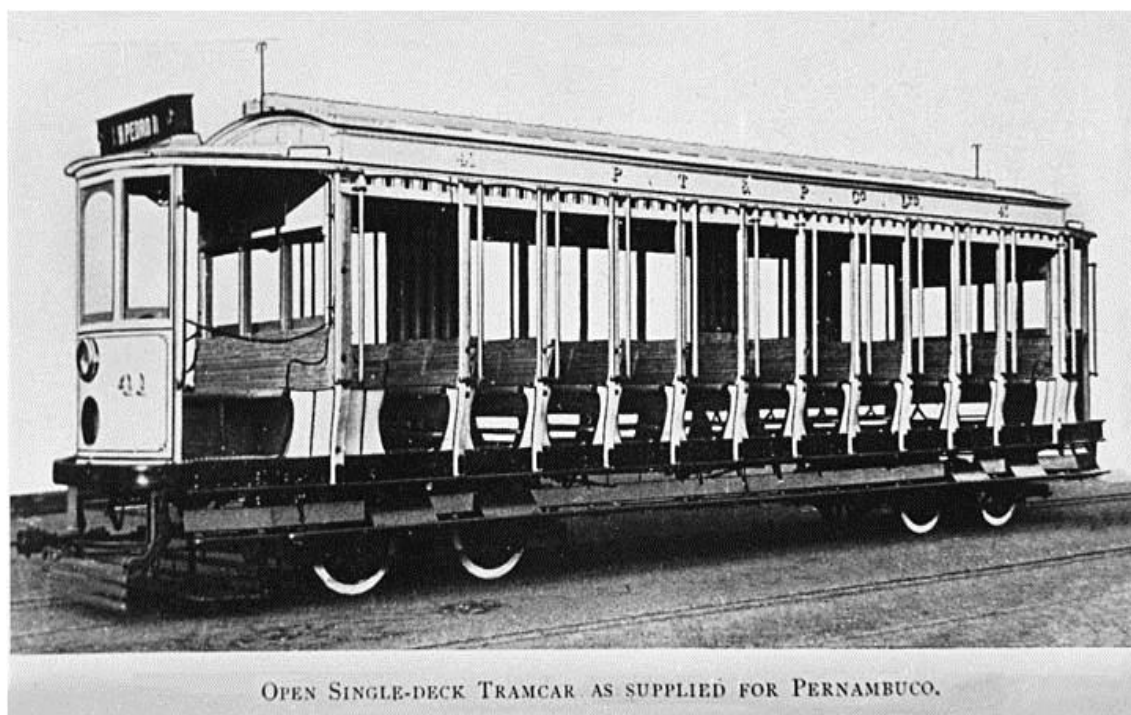
Decorridos quinze anos de bondes de tração animal, se constatou que havia necessidade de melhorar o sistema tradicional. E apareceram os bondes a motor, com reboques, a que o povo chamava de “gigolôs”. Em 1935, foi construída uma linha para o matadouro municipal. Os bondes então iam apanhar carne, nas madrugadas de quartas e sábados.

Em 1917, João Carneiro inaugurou o primeiro sistema de iluminação elétrica, com força motriz de gás pobre, em frente à praça da Bandeira. Foi quando os bondes de burro passaram a sofrer. Antes, a escuridão aumentava os passageiros. Ninguém se aventurava às longas caminhadas, no escuro, com receio de malfeitores. Num ofício redigido à Câmara Municipal, reclamando a queda da arrecadação por causa da luz, os diretores tendo o parecer favorável do Dr. Pinheiro, presidente da Câmara, reivindicam o direito de cobrar a tarifa mais alta, idéia combatida por Enertos Cavalcanti, que não via motivos para a grita. (Ver: PEREIRA, 2013: 110). A subvenção não foi dada. Vem daí o declínio da Ferro-Carril, até que, a 8 de outubro de 1955 ela desapareceu de vez, restando apenas a sede social, ainda com as linhas da construção inicial.

Os bondes da capital também sofreram com uma crise nesse período. Lá já operavam os bondes movidos a tração elétrica, uma modernização que, mesmo com a implantação da eletricidade, não alcançou Limoeiro. O sistema dos bondes elétricos no Recife foi inaugurado em 1914, administrado pela companhia inglesa Tramways. Seus bondes elétricos coexistiram ainda por um tempo com os bondes movidos por tração animal, embora a concorrência com os modernos meios de transporte tivessem abalado o mercado dos não tão modernos bondes de burro.

Os carros da Tramways eram altos, mas possuíam estribos para facilitar a subida dos passageiros. Mediam três metros de largura, tinham bancos largos de madeira que davam para acomodar cinco ou seis pessoas, em cada um. Nos bondes maiores, de dois truques, (conjunto de dois eixos de rodas sobre o qual se assentam as extremidades do chassi dos vagões, para lhes permitir entrar em curvas), as cadeiras podiam virar para um e outro lado. As linhas de ida e volta, com dois carros cruzando um com o outro, tomavam praticamente toda a largura das ruas que, em geral, mediam, no máximo, oito metros. (Ver: ANDRADE, fonte online). Abaixo, uma imagem de uma das 55 locomotivas construídas entre 1913 e 1921 para operar nas linhas da Pernambuco Tramways & Power Company:

Figura 5 - Locomotiva da *Tramways*. Imagem da coleção Allen Morrison



Fonte: Disponível em: <http://www.tramz.com/>

A cidade, sempre em expansão, impulsionava o aumento de usuários de bondes. Contudo, a oferta já não correspondia à demanda, começando então a sua decadência. Vários fatores contribuíram para o crepúsculo desse transporte coletivo, em artigo publicado pela Fundação Joaquim Nabuco – FUNDAJ, Maria do Carmo Andrade apresenta alguns:

O crescimento populacional; as transformações sociais; o processo revolucionário de 1930, que alterou a conjuntura político-administrativa do País; a expansão territorial do Recife, com a criação de novos bairros e implantação de novas indústrias; a chegada de estrangeiros de várias nacionalidades, em decorrência da Segunda Guerra Mundial. Todos esses fatores contribuíram para a excessiva lotação dos bondes, que passaram a trafegar superlotados com pessoas penduradas nos balaústres, os chamados *pingentes*, o que muitas vezes ocasionavam acidentes, especialmente quando havia o cruzamento de um bonde com outro, ou com um caminhão cuja carroceria arrancava e matava uma ou mais pessoas, que estavam penduradas nos estribos. (ANDRADE, s/d: sem paginação).

A sobrecarga acelerava o desgaste da estrutura, causando defeitos com maior frequência, obrigando os carros a saírem de circulação para reparos nas oficinas. Quando no período da 2ª Guerra Mundial, a importação das peças de reposição para reparo dos coletivos - motores elétricos, lâmpadas, madeiramento para os bancos e outras - foi ficando difícil. Para os

defeitos apresentados eram feitos arranjos. Quando os bondes ficavam sem condições de trafegar, acabavam sendo rebocados para as oficinas. O desaparecimento desses coletivos, que tantos e tão bons serviços prestaram aos recifenses, foi um processo lento e moroso. Enquanto foi possível manter o serviço, mesmo em condições precárias, o povo usou o bonde até sua extinção total nos anos de 1956 a 1957.

O periódico *A Pilhéria*, publicado em Recife nos anos 1920, em sua edição nº 85 de 1923, satirizou a situação de crise pela qual já passava o sistema de bondes recifense. Fez publicar o seguinte texto:

Cançado de esperar um bonde que me transportasse a Dois Irmãos decidi-me a pegar qualquer outro que por ali passasse naquele momento em que se torna mais intenso o movimento humano da urbes, para fallar em estylo de pamphleto.

Já não estava mais disposto a olhar taboleta. Viesse o que viesse. Fosse lá para onde fosse. Eu precisava era de um bonde. Qualquer um me levaria ao ponto dos autos que carregam taxímetro e eu iria então de auto, desde que o meu bonde não chegava.

De repente, aponta no horizonte um bonde e eu me preparei para apanha-lo. Que importa o destino? Vamos lá ver isso.

E se aproximou o carro. Olhei assim mesmo o destino: TRANSPORTE. Ora essa, um TRANSPORTE era exatamente o que eu queria” Serve! E tomei o bonde. O condutor porém, ao me ver sentado alli, com boas maneiras e argumentos irrespondíveis, fez-me saltar do bonde. Era um bagageiro e bagageiro não carrega passageiro.

Está bem. Esperemos outro que aliás não se fez esperar. Tomei-o sem ligar importância a taboleta que levava.

O conductor veio entretanto avisar-me que aquillo alli não era bonde para passageiro, como se passageiro fosse lá qualquer lagalhê...

Era o bonde de SOCORRO que ia acudir a um outro collega cahido alli diante, com uma apoplexia.

Por fim, não vindo ainda aquelle que eu esperava no ponto, sem esperança, inutilmente, aguardei-me para a ultima tentativa e me agarrei logo à baluistra do primeiro tranvia que passava.

Ai é que foi vergonha: quando sentado, o condutor me veio advertir que aquelle carro era do CAPIM.

Ora, essa! Fiquei revoltado.

Finalmente, depois de ter descido, é que compreendi que aquele era precisamente o carro que me competia, tão burro que me revelei a mim mesmo. Estava tão alheiado das coisas do mundo exterior que aereamente me vi sacudido dentro do bonde da LINHA AEREA, com destino ao mundo da Fantasia...

Demais, a um passageiro que deseja um TRANSPORTE pede SOCORRO, ACABA NO capim e mergulha na LINHA AEREA, só um raio que o surverta!

E cahi no bonde da CARIDADE. O bruto deslocando duzentas mil milhas por segundo e eu vou bem, obrigado, apesar de um pouco tonto... É estomago... (*A Pilheria. A crise dos bonds do Recife*. 1923, nº 85.)

A crítica publicada pelo semanário evidencia uma queixa quando o sistema de transporte urbano. Os primitivos taxis eram poucos, não supriam as necessidades cotidianas da população, e aparecem como uma ultima alternativa aqueles que precisam de transporte. Os bondes, conforme descritos na crônica, já não davam conta da demanda da cidade que crescia a cada dia. O moderno sistema de transporte coletivo rapidamente se tornava ultrapassado. Entretanto, a população continua buscando seus serviços.

Na edição da semana seguinte, nº 86, o periódico trazia uma nova crítica. Dessa vez afirmando que o sistema de bondes do Recife era o pior possível, com os passageiros pagando caro e sendo mal servidos. Fizeram publicar uma suposta entrevista com o Dr Eugenio Gudin, que na época era um poderoso acionista da Companhia Tramways e já havia ocupado o cargo de presidente da empresa. Nela, quando questionado sobre os péssimos serviços oferecidos pelos bondes, o ex presidente da companhia culpou o aparecimento dos ônibus, afirmando que o povo gosta de novidade, e eles eram então o sinônimo de elegância e conforto. Porém, segundo suas palavras, as pessoas experimentariam os ônibus e gastariam apenas nos primeiros tempos, mas depois voltariam a utilizar os bondes. Acrescentando também que os concorrentes utilizavam pneus, o que exigiria maior número de manutenção e levaria a empresa a decair. (*A Pilheria. A crise dos bonds do Recife*. 1923, nº 84).

O sistema de bondes acabou entrando em falência, sendo suplantado por novas formas de transporte urbano. O novo se encerra rapidamente, as cidades põem-se em constante modernização e seus sistemas precisam acompanhar seus ritmos. Os bondes, que chegaram como novidade, conquistaram seu espaço, mas, em algumas décadas mostraram-se obsoletos, não acompanhando os ritmos do progresso urbano. Assim como os bondes recifenses, tanto os de tração animal quanto elétrica, os bondes de burro da Ferro-Carril de Limoeiro também findaram.

Sociedade anônima, a empresa se manteve sob o domínio dos seus fundadores ate 1924, quando foi vendida a João Ernesto do Rêgo. Este ultimo, em 1925 transferiu as ações a Manuel Vieira, João Gomes de Oliveira, Luiz de Andrade e Jerônimo Lima. Aos poucos João Gomes foi se tornando dono do controle acionário, e depois de 1930 era sozinho o proprietário da Companhia e muito lutou por sua sobrevivência. Realizou melhorias nas viaturas, solicitou subvenções, contudo nada salvaria uma entidade de estrutura caduca. Sua ultima tentativa foi entregar tudo à Prefeitura, mas o prefeito atual preferiu atender às clausulas contratuais, concordando com o desaparecimento da Ferro-Carril.

Dada as proporções médias da cidade de Limoeiro, o sistema de bondes de burro, após seu cancelamento, não foram substituídos por outra forma de transporte urbano coletivo. A

popularização dos automóveis, motocicletas e bicicletas em décadas mais recentes atendeu as necessidades de boa parte da população. Mais recentemente o aparecimento dos serviços de moto taxi ganhou um considerável espaço. Diferente do que aconteceu na Capital, onde os bondes foram substituídos pelo serviço de ônibus, este não se mostrou apropriado para uma pequena cidade. As poucas avenidas e as ruas não tão largas constituíram um forte empecilho para essa empreitada.

CAPÍTULO III

Por Entre Ruas e Transeuntes

3.1 As novas imagens, os traços que foram surgindo:

A imagem, que seduz e convence, parece produzir um significado objetivo, concreto e imutável. Um significado que se encerra em si mesmo e é possuidor de uma eficiência superior a de qualquer texto escrito. Como na máxima atribuída a Confúcio: “Uma imagem fala mais que mil palavras.”. A imagem seria, dessa forma, portadora do mais potente aparato de transmissão de uma mensagem. Aparato que de tão poderoso produz grandes perigos.

Delineando inicialmente os significados e conceitos que circundam o termo, posto que nos deparamos com uma verdadeira constelação de termos e definições que gravitam em torno do conceito de imagem. Todos os conceitos, entretanto, derivam das seguintes origens: Imago (a máscara de cera, reprodução do rosto do defunto); simulacrum (o espectro, fantasma). A partir dessas origens etimológicas, o conceito de imagem fica circunscrito no interior da óptica das representações. Segundo Pesavento, representação “não é uma cópia do real, sua imagem perfeita, espécie de reflexo, mas uma construção feita a partir dele.” (PESAVENTO, 2005: 40)

O que ocorre aos signos imagéticos é algo semelhante ao que acontece no decorrer do ofício do historiador. Nós historiadores, ao estudarmos o tempo pretérito, buscamos construir versões do passado estudado. Com isso, acabamos por construir “representações” do vivido. A

produção do conhecimento histórico torna presente algo que não está mais entre nós, o passado. As imagens, por sua vez, também nos oferecem representações do vivido, e com ainda mais veracidade e suposta “fidelidade” à realidade que uma obra historiográfica.

O uso de imagens nos processos de produção de conhecimento nos auxilia na representação de um passado enxergado de forma processual e objetiva. Para Chartier, essas representações “não são simples imagens, verdadeiras ou falsas, de uma realidade que lhe seria externa, [...] elas levam a crer que o mundo ou o passado é, efetivamente, o que dizem que é.” (CHARTIER, 2010: 52) As imagens não possuem um sentido em si, imanentes. Conforme aponta Ulpiano Bezerra de Menezes, “é a interação social que produz sentidos, mobilizando diferencialmente (no tempo, no espaço, nos lugares e circunstâncias sociais, nos agentes que intervêm) determinados atributos para dar existência social (sensorial) a sentidos e valores e fazê-los atuar.” (MENESES, 2003: 18)

A imagem fascina com voracidade o sujeito moderno. Sujeito este que possui uma necessidade cultural de compreender-se como indivíduo histórico. Neste sentido, os símbolos imagéticos cumprem a missão de representar um universo de maneira objetiva e linear, produzindo “efeitos de verdade” tão verossímeis que por vezes escondem a lógica de sua produção e técnica. Ela é produto de grupos sociais que procuram perpetuar suas identidades, valores, tradições e culturas.

Os indivíduos modernos carregam uma necessidade cultural de representar o seu entorno com o maior rigor possível, buscando sempre uma espécie de reprodução (cópia) o mais fiel a realidade. As produções imagéticas trazem consigo a promessa de transcrever o mundo com autenticidade. No entanto, essa promessa de replicar de modo fiel tudo o que nos rodeia sempre foi mais um ideal retórico que uma realidade prática, mais desejo que pertencimento. A imagem não reproduz a realidade, ela a constrói a partir de uma linguagem própria que é produzida num dado contexto histórico. Conforme diz Antônio Paulo Rezende: “Não adianta organizar um álbum de fotografias, achando que aprisionou a realidade e guardou as lembranças do passado numa imensa e articulada galeria.”³³

Não podemos negligenciar que do mesmo modo que as imagens são produzidas por grupos sociais que imprimem nelas a marca do lugar social que ocupam, são também lidas por indivíduos que ocupam lugares sociais diversos. O autor de uma imagem não possui o controle sobre as apropriações que serão realizadas de sua obra. A partir da leitura de uma obra imagética qualquer, torna-se possível um enorme número de interpretações. Segundo Antônio

³³ REZENDE, Antônio Paulo. **Não estranhe os descompassos da vida**. In: <http://www.astuciadeulisses.com.br> acessado em: 14/10/2012

Paulo Rezende: “as imagens mudam as representações da vida. Elas são poderosas. Confundem, pois têm um grande poder de disfarce.”³⁴ No início do século XX as fotografias se expandem. Os retratistas começam a multiplicar-se. Os registros em preto e branco vão revelando de maneira artística as formas conhecidas pelos olhos.

Assim, quando se aproximava o fim da primeira metade do século XX, representações imagéticas da cidade de Limoeiro foram produzidas. Corria o ano de 1949 quando foi veiculado um pequeno material impresso. Com dimensões aproximadas de 16x12 cm, com a orientação das páginas em formato de paisagem, contendo 31 páginas não numeradas.³⁵ Sem assinatura de quem o produziu, confeccionou ou editou, sem sequer uma marca d’água ou timbre de alguma tipografia, sem maiores informações sobre sua origem. Apenas a inscrição no centro da capa, em letras bonitas e bem desenhadas marcando o papel de média gramatura e levemente amarelado nos diz: “Album de Limoeiro”. Ainda mantendo os olhos sobre a capa, podemos visualizar no canto inferior direito, outra inscrição, com a letra um pouco menor, mas ainda bastante clara e legível, no mesmo tom marrom escuro, que nos diz o ano do nascimento dessa preciosidade: “1949”.

O autor, autora ou autores não se preocuparam em resguardar o mérito da autoria. Abrindo o álbum com folhas finas e sedosas encontramos algumas considerações iniciais. No dia 15 de dezembro do ultimo ano da década de 1940, alguém se preocupou em documentar através de fotografias o desenvolvimento urbano da cidade. A breve introdução inicia frisando a posição ocupada por Limoeiro como 3ª cidade do Estado de Pernambuco. Fala-nos o autor:

Êste Album

Teve sua confecção inspirada no propósito de documentar o progresso de Limoeiro, a 3ª cidade do Estado de Pernambuco.

Não é um trabalho completo, como desejávamos: Ruas, edifícios particulares e comerciais, aspectos locais de nossa vida urbana que não figuram nessa coletânea de fotografias, merecem ser focados pela objectiva.

Outros no futuro, poderão ampliar a iniciativa que tomamos.

O que aqui está, é, todavia, suficiente para o fim que tivemos em mira.

Os que passarem, diante dos olhos, as páginas deste álbum, poderão formar juízo lisongeiro de uma cidade do interior que aspira a conservar a destacada posição que, por fôrça da colaboração de todos os seus habitantes, conquistou no “hinterland” pernambucano. (ALBUM DE LIMOEIRO: 1949)

³⁴ REZENDE, Antônio Paulo. **Lula, o refazer da imagem e a sociedade do espetáculo**. In: <http://www.astuciadeulisses.com.br> acessado em: 14/10/2012

³⁵ Encontramos um exemplar muito bem conservado no acervo pessoal de Roberto Costa, que gentilmente nos cedeu o material que pertencia a sua mãe, que por sua vez havia herdado da avó.

O foco das imagens eternizadas pelo algum se concentrava no lócus urbano. Na ânsia por apresentar as engrenagens e o concreto que rendiam aos limoeirenses sensações de modernidade. Eram signos e maquinarias que possibilitavam a uma cidade do interior pernambucano representar e vivenciar o moderno a sua maneira, em seus próprios ritmos. Foram congeladas em fotografias as igrejas com arquitetura mais exuberante, instituições educacionais públicas e privadas, hospitais e centros de higienização, edifícios públicos como prefeitura e mercado, suas ruas mais largas e pavimentadas, sedes esportivas, os bondes de burro, o cinema, empreendimentos comerciais e os mais belos edifícios residenciais da cidade. Foram privilegiadas as construções consideradas as mais modernas.

Curiosamente não houve menção ao trem e a ferrovia. Signos modernos, representativos da força, agilidade e velocidade. Reformuladores de paisagens urbanas. Ao que nos parece, a concepção de modernidade dos projetores do álbum condiz com a que discutimos no primeiro capítulo deste trabalho. O moderno como o que há de mais novo, encerrando em si mesmo a novidade. Dessa forma, corridos mais de cinquenta anos de convívio com o trem, o estranhamento e embelezamento com a potência da máquina haviam sido superados por outras novidades. Novidades que foram possibilitadas pela modernização que chegou com os trilhos. A ferrovia continuava a ser um signo do moderno, mas já não era mais o único e nem o mais recente.

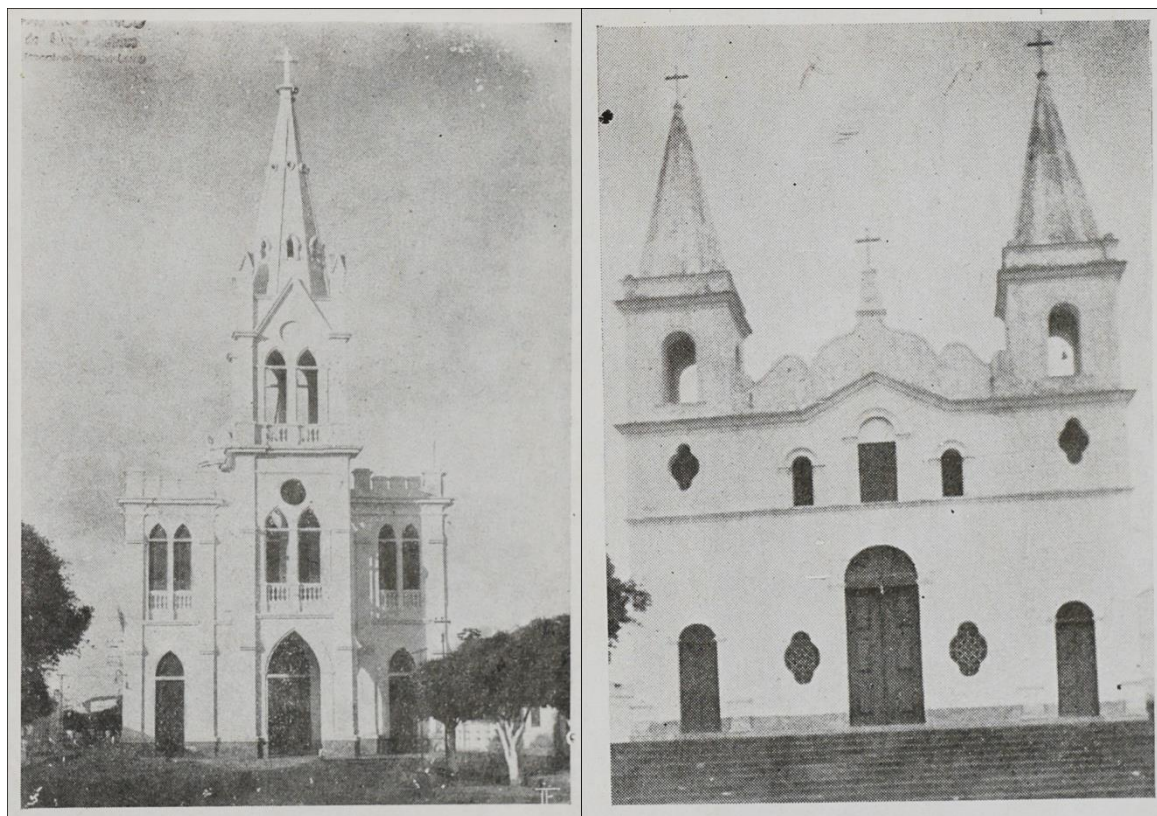
As duas primeiras fotografias são, respectivamente, da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação e da Igreja de Santo Antônio. Símbolos das tradições cristãs presentes na cidade. A Igreja de Santo Antônio foi erigida na rua de mesmo nome, no ano de 1905, mesmo ano de construção da capela da Serra da Rapôsa³⁶. Sua edificação foi um empreendimento de um civil, e não obra de religiosos. O farmacêutico português Antônio de Souza Dourado foi o responsável. Devoto de São Sebastião, tomou a decisão de erigir uma capela em sua homenagem num terreno próximo a sua residência. Conta Antônio Vilaça (VILAÇA, 1971: 56) que o local não era muito bem frequentado, tendo em suas redondezas “casas suspeitas onde vez por outra, aconteciam crimes passionais.” Acrescenta ainda que, naquele lugar desocupados costumavam entregar-se a libações. Por esse motivo o Vigário Pinto agiu com aspereza quando Dourado foi comunicar-lhe de seu empenho. Desta situação foi gerado um ambiente de exasperação, e o português alterou seus planos para construir, ao invés de uma pequena capela, uma igreja de médias proporções, localizada na rua paralela da Matriz, ao final

³⁶ Hoje chamada Serra do Redentor, e ostenta ainda uma pequena capela onde são realizadas cerimônias apenas em algumas datas comemorativas ao longo do ano. Atualmente também conta com uma imagem de Cristo produzida em tamanho ampliado de braços abertos voltada para a cidade, no mesmo lugar onde antes, desde do início do século XX havia apenas uma cruz de madeira.

da avenida. Estas duas Igrejas ficaram situadas em duas das principais avenidas da cidade, numa área central, onde o comercio se desenvolveu.

A Matriz nunca foi esquecida ou deixada em segundo plano quando o assunto é a história do município, já que foi em torno de sua estrutura primitiva que Limoeiro começou a surgir onde havia um antigo aldeamento. Conforme Antônio Vilaça extraiu do Livro de Tombo do ano de 1852 dessa paróquia, o Frei Caitano de Messina foi quem iniciou no mesmo ano do referido livro a construção da atual Matriz, tendo derrubado inteiramente a antiga capela sem reboco e com teto de telhas de argila. Em 1925 o Padre José Ciríaco de Brito realizou outro grande trabalho de reforma que concedeu à esta Igreja os traços arquitetônicos que expõe até hoje em seu exterior. (VILAÇA, 1971: 54-55) Reformas posteriores realizaram alterações mais em seu interior. Desde meados da década de 1920, observadores que, passeando pela rua da Matriz vire seus olhos para tal edificação, se depara com uma construção eclética, que reuni dois estilos distintos, o gótico e o romano.

Figura 6 - Igreja de Nossa Senhora da Apresentação e de Santo Antônio



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

A Igreja de Nossa Senhora da Apresentação é o ponto de partida da Rua da Matriz, ficando de frente para esta que era e continua sendo a principal rua da cidade, e sua parte traseira apontando para a Rua Vigário Joaquim Pinto, que segue a mesma reta paralela ao Rio Capibaribe. O Álbum nos traz uma fotografia da rua onde era realizada anualmente a, já reconhecida pelos organizadores da coletânea de imagens, tradicional Festa de São Sebastião.

Figura 7 – Rua da Matriz



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

Olhando para a fotografia vemos uma rua ampla e linear, com arvores muito bem podadas acompanhando o trajeto das calçadas, produzindo sombras para os transeuntes. Ainda

que fosse uma rua com forte movimentação comercial, suas calçadas eram estreitas, concedendo maior espaço na avenida para a passagem do bonde que vem surgindo ao fundo seguindo a linha. A fotografia foi tomada a partir da torre da Matriz Paroquial, a linha do bonde passava a sua direita. No canto esquerdo, por detrás dos edifícios estava o rio.

A imagem nos mostra ainda duas pessoas atravessando a rua, no centro do quadro, registradas de forma mais borrada indicando uma movimentação mais veloz que a dos demais. Outros populares caminham mais calmamente pelas laterais da via e ainda é possível observar algumas pessoas repousando sob a sombra das árvores. No momento da captura desta imagem o trânsito não era intenso, ao contrário, uma calma impera no quadro, sendo completada por um veículo parado no canto direito.

Antes de ser Rua da Matriz era tratada como Rua do Meio. Das mais antigas. Das mais tradicionais. Porém, nessa fotografia, com ares modernos. O bonde, o automóvel, a rua já calçada, edifícios reformados. Pouco lembrava aquele descrita por Frei Caneca em seu livro *Intinérarios*. Uma rua, vista por ele em 1824 como a única rua da cidade, muito comprida, com a Matriz primitiva em seu início e casas mal acabadas, muitas delas ainda de taipa. Foi chamada de Rua do Meio por localizar-se entre o Capibaribe e a Rua de Santo Antônio, mas teve ainda outro nome: Rua do Comércio. (VILAÇA, 1971: 73). Era nela que se localizava boa parte das casas comerciais da cidade. Lojas, armazéns de algodão, padarias, ourivesarias, a cadeia, o açougue e algumas das mais belas residências eram mais que coadjuvantes da Igreja.

Com o movimento de 1930, Limoeiro também foi atingida por uma onda revolucionária. As nomenclaturas geográficas da urbe refletiram o momento atravessado. Surgiu Praça João Pessoa, Rua Siqueira Campos, Valdemar Lima, Jenner de Souza. Num lugar repleto de ruas com nomes de padres e antigos administradores e comerciantes, outros nomes passaram a ser homenageados. A Rua do Meio, posterior Rua do Comércio passou a ser denominada Rua Cleto Campelo. Só em 1945, quatro anos antes do lançamento do Álbum recebeu o batismo que perdura até hoje.

Na avenida paralela, a Igreja de Santo Antônio era um marco na rua então conhecida como Rua de Detrás, que mais tarde, confirmando a importância e referencial da Igreja para a arquitetura urbana, recebeu o mesmo nome do santo como substantivo. A legenda constante no álbum logo abaixo da imagem dessa rua descreve-a como uma artéria onde se localiza parte do comércio da cidade.

Figura 8 – Rua de Detrás



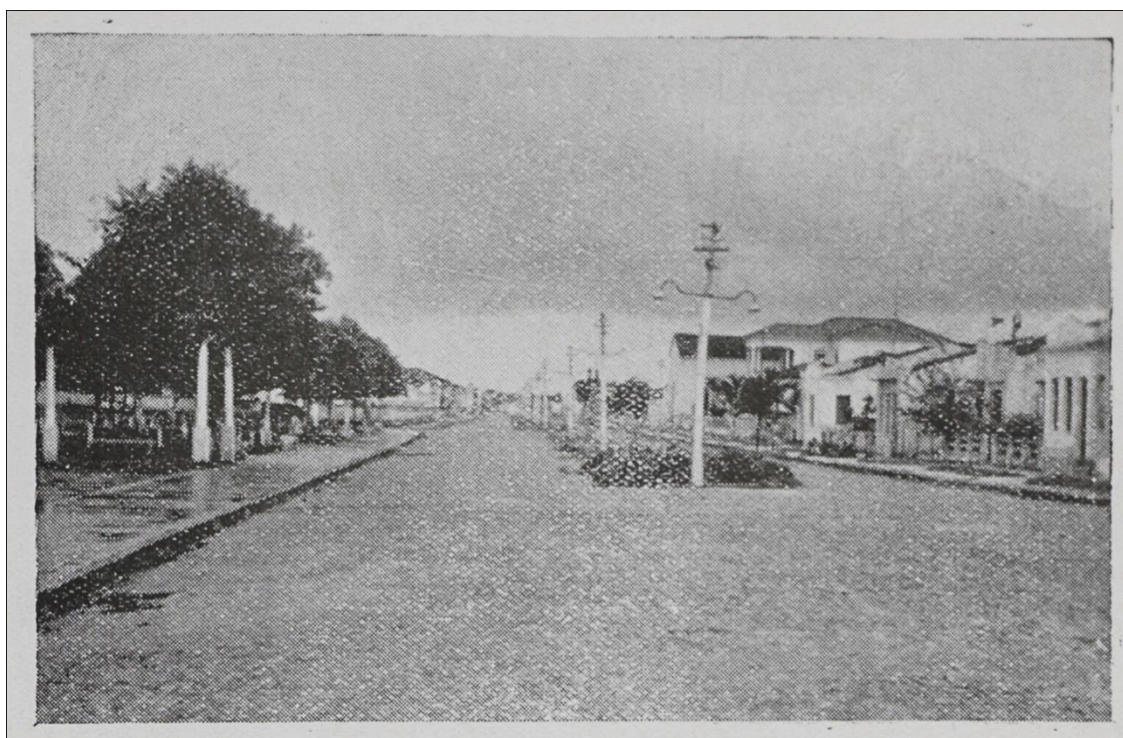
Fonte: Álbum de Limoeiro

No início da Rua de Detrás, no lado oposto à Igreja de Santo Antônio, havia uma lagoa, onde suas águas, segundo VILAÇA (1971: 74), “serviam para lavagem de roupas, para dessedentar animais, meninos tomar banho, porcos enlamear-se.” Concomitante ao desenvolvimento urbano, moradores da cidade começaram a construir algumas residências nessa área, que não tardou a ficar conhecida Rua da Lagoa. De um local enlameado, de baixa salubridade, repleto de animais, foi surgindo a mais ampla e bela avenida. Durante a administração de Francisco de Moraes Heráclio, iniciada em 1947, a administração municipal e a Câmara de Vereadores rebatizaram essa artéria como Rua Dr. Severino Pinheiro. Uma homenagem ao célebre cidadão local. Severino Marques de Queiroz Pinheiro mudou-se para Limoeiro pelos idos da primeira década do século XX, na condição de promotor. Casou-se com a única filha do Sr. Salsa e passou a viver na mesma residência do sogro. Envolveu-se logo na vida política e entre os anos de 1907 e 1930 foi vereador por 3 vezes e prefeito por duas, além de ter ocupado ainda o lugar de Senador Estadual e Governador de Pernambuco.

A rua que leva seu nome também aparece no álbum. Na fotografia que podemos ver, não há mais sinais de lagoa. A avenida já se divide em duas vias, separadas por um canteiro de plantas e postes de iluminação pública. A arborização também chama a atenção. Assim como as outras vias principais, que compunham o traçado central da cidade, esta foi construída de forma bastante retilínea e alongada. Seguindo pelo caminho que podemos ver, chegaríamos na

Rua de Santo Antônio, que continuava linearmente até a altura da Igreja, apresentando um estreitamento e a presença de mais casas comerciais. O mesmo acontecia com a Rua da Aurora, hoje Vigário Joaquim Pinto, seguindo paralela à Rua Severino Pinheiro e ao Rio Capibaribe, até desembocar nos fundos da Igreja Matriz.

Figura 9 – Rua da Lagoa (Severino Pinheiro)



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

Mais uma artéria retilínea foi formada por detrás da Rua Severino Pinheiro. Lugar animado, recebeu logo o nome de Rua da Alegria, segundo VILAÇA (1971: 74), “por serem festivos os seus habitantes”. Não desenvolveu vias de comércio, mas chamava a atenção por seus festejos juninos com ruidosas celebrações. Sua fotografia nos apresenta um bom número de casas mais modestas, todas já em alvenaria. Propositalmente foi enquadrado no canto direito um importante elemento para a composição: um poste de luz elétrica. O sistema de iluminação pública desta rua não foi tão público assim, foi fruto de uma iniciativa dos próprios moradores do simpático logradouro. O lugar nunca foi rebatizado, sempre atendeu pelo mesmo nome, a característica que lhe rendeu a nomenclatura foi forte referencial. Nos comentários da imagem nos é informado que era recente o calçamento do lugar. Devendo o feito à administração do prefeito Francisco de Moraes Heráclio. Seguindo pela Rua da Alegria havia uma bifurcação que apontava para os locais onde formou-se o Alto de São Sebastião (segundo pela esquerda) e a Rua da Lama (segundo pela direita).

Figura 10 – Rua da Alegria



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

Outra rua que é destacada no álbum é a Rua Francisco Atelano, que recentemente havia passado por completo serviço de pavimentação. Antes de possuir edifícios construídos já nos dois lados da via, o lugar cedia espaço para um bom número de mangueiras. As árvores existiam em abundância ao lado da Rua de Santo Antônio. Por esse motivo, enquanto surgiam construções que abriam caminho entre as mangíferas de copas frondosas, o lugar foi ficando popularmente conhecido como Rua da Mangueira.

Não apresentava um dos mais belos traços da cidade. Apesar de ter surgido entre as árvores, após a chegada do concreto não lhe conservara exemplares. Não se via verde, não se via preocupação com um trabalho de embelezamento. O que lhe rendeu um lugar dentre outras ruas nas fotografias foi mesmo o recente trabalho de pavimentação. A modernização e aperfeiçoamento das vias transitáveis era motivo para destaque. Isso bastou para garantir-lhe uma página no álbum entre a formosa Avenida Severino Pinheiro e um dos mais atraentes logradouros públicos de Limoeiro, a Praça da Bandeira.

Essa dita praça foi uma construção implementada pelo prefeito José Domino da Costa Lima, empossado no ano de 1938. Ocupando o lugar em que antes existia o cemitério municipal. Ampla e arborizada, embelezou o ponto central da urbe de onde partiam ou se encerravam as principais vias anteriormente mencionadas. O antigo cemitério foi transferido para uma região mais afastada do centro, uma medida de higienização e embelezamento da paisagem urbana. Dessa transformação poucas informações possuímos. Não encontramos documentação referente e os relatos são resumidos e vagos. Não possuímos maiores detalhes para esclarecer o ocorrido. O Álbum de fotografias da cidade não nos apresenta imagens nem do cemitério antigo nem do novo. A preocupação de seus produtores claramente, como já afirmado anteriormente, é registrar os traços mais belos e modernizados do município. Apresentar aos seus leitores uma representação dos principais traços arquitetônicos, signos e instrumentos modernos que Limoeiro oferecia a seus moradores e visitantes. Assim como o faz ao expor uma fotografia da Sede do Clube do Colombo ainda em construção, com a seguinte legenda: “O COLOMBO - Esta é a moderna sede, em construção, de uma sociedade esportiva que honra o progresso de Limoeiro.” (ALBUM DE LIMOEIRO, 1949: s/p).

A breve descrição colocada abaixo da fotografia marca bem a história que o Álbum pretendia contar em imagens. Numa única frase foram encaixadas as palavras que simbolizam o desejo de modernidade alimentado: “moderna”; “construção”; “sociedade esportiva”; “progresso de Limoeiro”. A sede do Colombo era um dos monumentos que precisavam ser eternizados. Um clube, um templo para amantes do principal esporte local, o futebol. Um local para encontros e reuniões que ostentavam glamour. Um símbolo da nova Limoeiro que se

construía. Sem jamais abandonar seu passado, suas histórias de padres, portugueses, italianos, santas e tradições cristãs, o Colombo era um dos sedutores símbolos de uma cidade que marchava no ritmo do progresso.

Figura 11 – Sede do Colombo Sport Club



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

E se foi dado destaque a sede do Colombo ainda em construção, não poderia ter ficado de fora o principal clube de futebol da cidade. A fotografia da sede do Centro Limoeirense tinha lugar certo nas páginas do álbum antes mesmo de sua confecção. Isso porque o futebol foi motivo de orgulho para os habitantes, e o Centro foi seu principal clube representante nos campos³⁷. Um esporte que alterou comportamentos e sensibilidades, criado na Inglaterra e que assolou o Brasil no início do século XX, com todo seu poderio civilizatório.³⁸ Um desporto importado, nascido já na modernidade, nos idos do século XIX nas escolas das elites britânicas. (CALDAS, 1994).

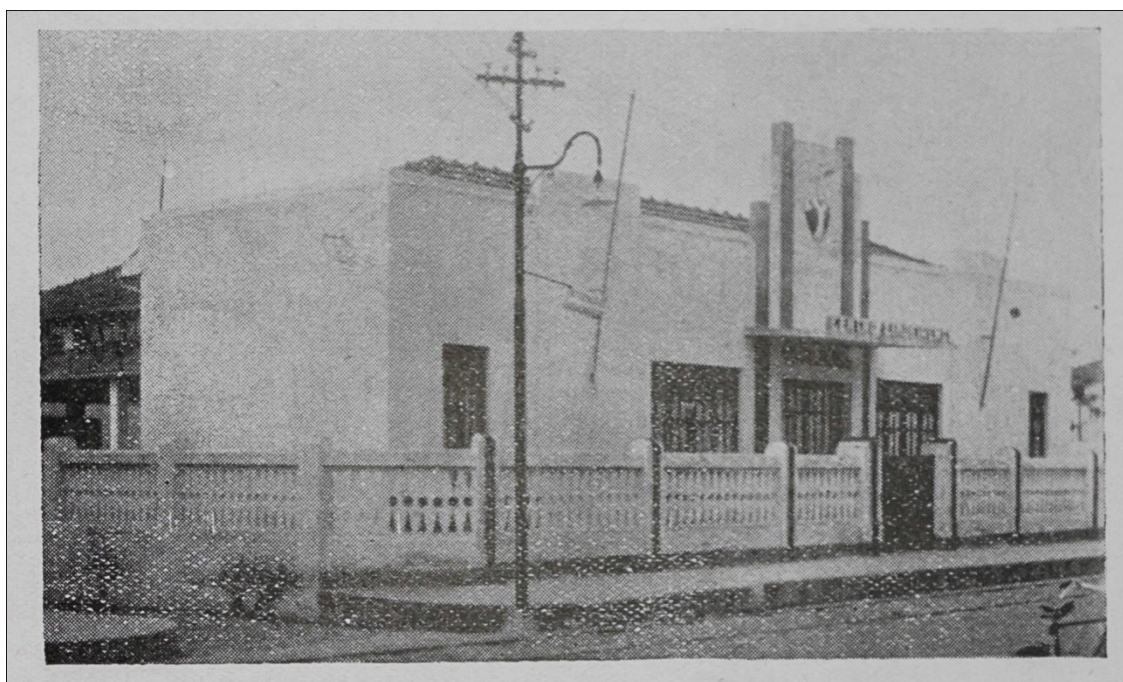
O jogo de bola com os pés chega na Princesa do Capibaribe ainda durante a primeira década do século XX, quando foi fundado o clube Dragões de Limoeirenses, que cessou as atividades no ano de 1911. O time retoma os treinamentos no ano de 1913, após uma reorganização administrativa, já com o nome de Centro Esportivo Limoeirense. O Álbum não expõe alguma fotografia de seus jogadores, ou do campo onde se desenvolviam os

³⁷ Assunto que será melhor abordado mais adiante.

³⁸ Sobre o conceito de “civilização”, ver: ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador vol I: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

treinamentos, apenas do prédio da sede. Mais simples e menos sofisticado que a do Colombo. Seus traços arquitetônicos não saltavam a vista. Não se tratava de nenhuma construção imponente, não era muito mais que um galpão. O que mais importava era aquilo que esse edifício representava. Mais que seu pequeno muro que cercava o prédio a altura do peito, o brasão no topo da entrada, o letreiro com o nome do clube, os trilhos da ferro carril que passam bem no canto da calçada ou ainda o poste de iluminação que toma o papel de coadjuvante na fotografia, aquele salão simbolizava um dos marcos da cultura ocidental moderna. O futebol, uma prática desportiva criada por grupos de elites político econômicas européias para seus jovens, recheada por representações de sua cultura, sua forma de enxergar e reproduzir o mundo, suas maneiras.

Figura 12 – Sede do Centro Limoeirense



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

De todas as imagens presentes no Álbum, as únicas que escapam do lugar comum das construções e edificações são as do bonde da Companhia Ferro-Carril e a do Bonde a motor. A fotografia do bonde de tração animal do senhor João Gomes, curiosamente ainda era tida como um bem de grande valia para a população Limoeirense. Apesar de já existir o veículo concorrente completamente mecanizado, o bonde puxado a burros ainda possuía sua clientela e seu simbolismo. Quando do lançamento do Álbum, a legenda da fotografia já nos informa que o meio de transporte da Companhia Ferro-Carril já era tido como uma das “curiosas tradições de Limoeiro”. Era ele que oferecia uma solução, já havia alguns anos, para aqueles que não estivessem dispostos a gastar a sola dos seus calçados para transitarem pelas ruas da cidade, ou quisessem ostentar sua condição de transeunte. A sujeira, consequência dos dejetos fisiológicos despejados pelos animais que emprestavam sua força para locomover o vagão, eram ornamentos insalubres para as artérias cruzadas pelos trilhos. Não condizia mais com as posturas e medidas higienistas existentes. Esse foi um dos motivos do desaparecimento dessa forma de locomoção. Uma cidade que pretendesse ser moderna, não poderia apresentar a seus visitantes e residentes um ambiente que ferisse os princípios do sanitarismo com a imundice e fedor de esterco em suas principais vias.

A fotografia do bonde da Ferro-Carril nos apresenta um veículo de único vagão, com alguns bancos de encosto simples e cortinas nas laterais. Apenas três mulas garantiam a tração. Os funcionários muito bem vestidos, com fardamento claro. Camisa de mangas compridas apesar do habitual calor na cidade. Assim como as mulas, os funcionários também em número de três, um condutor e outros dois com bolsas transversais, onde se depositava o arrecadamento das passagens. O bonde encontrava-se, no momento do registro, parado em um logradouro bastante arborizado, compondo um quadro de maior beleza, com árvores ornamentalmente podadas. Completando a composição, apenas mais um garoto apoiado à direita do vagão. Algo a mais deveria estar presente na imagem, sua ausência imprime uma importante marca. Aquilo que não aparece também nos revela sobre o momento. Vemos um vagão, a tração animal, os trabalhadores, um figurante, a paisagem, mas não podemos enxergar nenhum passageiro. Dessa forma, fica evidente a situação do serviço em sua fase final.

Em completa contraposição a essa situação, na fotografia do bonde a motor os elementos que se encontram em maior número são os passageiros. Os assentos completamente lotados. Pessoas divididas em dois vagões e não apenas um como no serviço concorrente. O primeiro vagão aberto nas laterais, com as cortinas arregaçadas e o segundo com apenas dois locais de subida e descida. No primeiro, damas com muito boa postura e crianças compõem a

maioria da lotação junto ao condutor. No segundo, alguns homens se destacam sentados em locais não propícios. O condutor muito bem vestido, também com roupas claras de calças e camisa de mangas longas, com um chapéu completando seu fardamento.

Conforme aponta a própria legenda da imagem no Álbum, o bonde a motor substituíu seu concorrente puxado por mulas aos domingos - atendendo a vasto público da missa dominical - em dias festivos e de feiras. Seus dois vagões, com maior capacidade de acomodar passageiros e sua maior potência e velocidade superavam a efetividade dos veículos da Ferro-Carril. Mais lentos e antiquados, os bondes de burro davam seus últimos suspiros valendo-se da construção de uma imagem poética e bucólica. A modernidade suplantou esse sistema de transporte urbano e o jogou para o campo das tradições, substituindo a máquina por outra máquina. Além da maior eficiência, os bondes a motor ofereciam maior requinte e elegância para os transportados. O luxo seduz.

O luxo, mais que a acumulação e produção de objetos refinados e suntuosos, impera o reino do emocional, nas relações intrapessoais e interpessoais. Atravessa a materialidade atingindo o subjetivo. Segundo Lipovetsky,

Se convém falar de uma nova idade do luxo, isso não diz respeito unicamente às transformações observáveis na esfera da oferta, mas também às metamorfoses que se enraízam na procura, nas aspirações e nas motivações, nas relações que os indivíduos mantêm com as normas sociais e com os outros, com o consumo e os bens raros. (LIPOVETSKY, 2005: 50-51)

A modernidade inaugura um novo tempo de consumo e produz novas relações com o luxo. As cidades tornam-se templos do mercado e da indústria, um lócus da construção do moderno mundo ocidental. As relações sociais se transformam e expandem, os níveis de interação atingem novos patamares. “Tudo oscila com a modernidade”, afirma Lipovetsky (2005: 42). A subjetivação do luxo é expressa nas práticas cotidianas. As cidades mais que centros de consumo tornam-se monstruosos objetos consumíveis. Suas ruas, praças, avenidas, prédios públicos, edifícios de particulares, canteiros, assim como todas as demais materialidades presente nesses espaços, podem ser comensuradas, mercadorizadas.

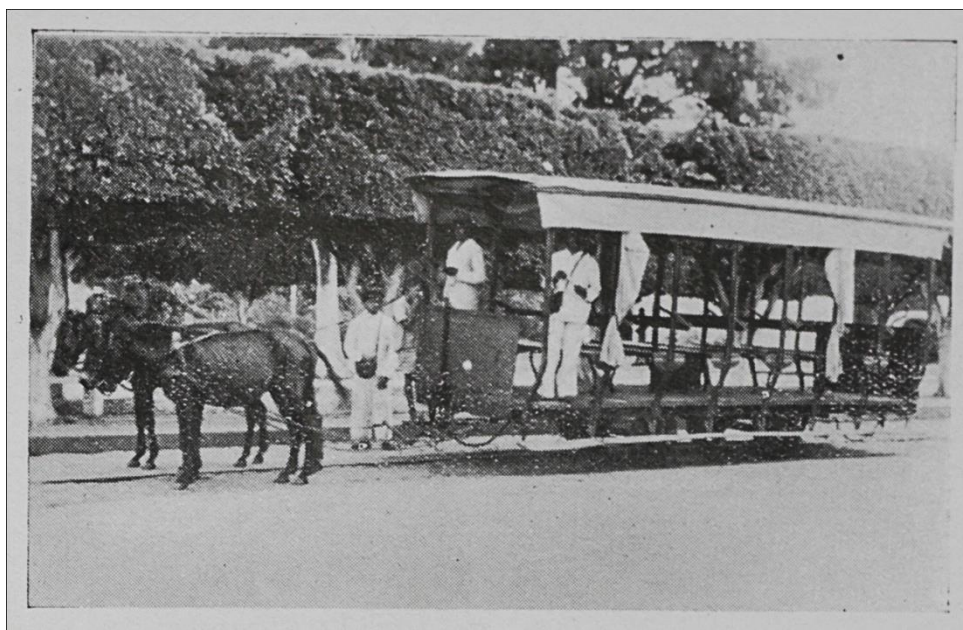
Quando a cidade começa a ser consumida, surgem competições e acirram-se rivalidades entre os consumidores para se apropriarem dos espaços. Logradouros e maquinarias, assim como práticas sociais, são hierarquizados. Tudo é medido, tudo recebe peso e valor. Grupos antagônicos vão se encaixando e sendo encaixados em lugares sociais distintos, seguindo padrões instituídos. Alguns autores já se dedicaram a realizar reflexões sobre o fenômeno do luxo, conforme sublinha Lipovetsky:

Depois das análises clássicas que Veblen, Mauss, Bataille, Elias, consagraram ao luxo, nada é mais comum que interpretá-lo como um fenômeno estruturado pelas competições estatutárias, pelo antagonismo e rivalidade social. Mauss sublinha que o *potlatch* é destinado a estabelecer hierarquias de títulos e de honras. Veblen e Elias insistiram no papel preeminente desempenhado pelas lutas por posição e prestígio. No centro das atitudes suntuárias, a competição social pelo reconhecimento e o desejo de ser superior aos outros. (LIPOVETSKY, 2005: 80).

O luxo é indissociável dos afrontamentos simbólicos, não sendo reduzido a essa única dimensão. O bonde, dentre outros elementos, agiu diretamente sobre esses afrontamentos. Causou um recorte, uma diferenciação entre aqueles que o utilizavam, os que o admiravam e aqueles que o criticavam. Havendo ainda outra delimitação entre os serviços oferecidos pelo bonde de burro e pelo bonde a motor. Assim como no seu irmão maior e mais velho, o trem, houve uma notável diferenciação entre os grupos que comumente acomodavam-se nos vagões mais suntuosos da primeira classe e aqueles que transitavam nos vagões mais baratos da terceira classe.

Os bondes faziam parte dos elementos que compuseram a arquitetura da cidade. Seus trilhos acompanharam o traçado das avenidas. Contribuíram para a formação de seu desenho enquanto iam se desenvolvendo, reformulando, modernizando. Enquanto iam sendo pavimentadas, saneadas, calçadas. Diferente dos carros particulares, aos quais o álbum não faz menção, e sobre os quais não encontramos muitos relatos, os bondes foram uma estrutura fixa. Atravessaram décadas percorrendo o mesmo trajeto nos mesmos dias e horários. Tornaram-se, simultaneamente, atores e espectadores das histórias de Limoeiro. Um mecanismo moderno que alterou sensibilidades. Encurtou distâncias, aproximou lugares, modificou a topografia local e com seu charme aformoseou a urbe e ofereceu o luxo para a prática cotidiana da locomoção.

Figura
Bondes
tração
animal e
motor



13 –
de
de



Fonte: Álbum de Limoeiro, 1949.

Tomando posse de um novo lugar, agora o de objeto e não mais fonte de estudo, o próprio Álbum da Cidade, composto por sua materialidade e representações, apresenta-se como um importante agente do luxo. Compendiou imagens daquilo que simbolizava o aformoseamento e o progresso da cidade. Apresentou aos seus leitores os motivos de orgulhos dos cidadãos limoeirenses. Sendo ele próprio um desses motivos. Em meio a ruas e praças recém construídas ou remodeladas, bondes, transeuntes, instituições educacionais, templos religiosos, centros de saúde e higienização, estabelecimentos comerciais, belas residências, sedes esportivas, cinema e prédios públicos, foi desenhando aquilo que seria um próspero mercado urbano.

Naquele período, o Álbum de fotografias guardou para a posteridade a construção do corpo central da cidade de Limoeiro. As linhas fotografadas na primeira metade do século XX

foram as mesmas que assentaram todo o crescimento e evolução da urbe, sem perderem sua primazia, sem passar para segundo plano. Tornaram-se lugares comuns para a população local, sempre à vista, fazendo parte da vida cotidiana. As fotos guardaram recordações do tempo em que essas linhas, esses traçados, ainda eram novidades. O Álbum guardou histórias contadas em imagens.

Suas páginas foram compostas num momento em que a fotografia conquistava espaço, impressionando e cativando os olhares. Provocando, atizando desejos com sua poderosa “capacidade imagética de informação” (PONTE, 1993:133). Uma dupla sedução: a primeira pela Cidade, no auge de sua prosperidade, num acelerado ritmo de progresso, formoseando-se; a segunda pela própria fotografia, “um dos mais fascinantes e narcíseos produtos da maquinaria moderna.” (PONTE, 1993: 134). Um casamento perfeito. As cidades modernas, com todo seu primado estético, com uma cultura urbana que incorporou e disseminou em larga escala valores de beleza, luxo e conforto, encontraram na fotografia uma união que lhe possibilitou congelar os momentos cruciais de instauração de uma racionalidade urbana, consagrando em imagens suas formas, criando lugares de memória, aproximando lembranças da vida cotidiana. Conforme aponta Gisèle Freund:

Desde su nacimiento La fotografía forma parte de La vida cotidiana. Tan incorporada está a La vida social que, a fuerza de verla, nadie lo advierte. Uno de SUS rasgos más característicos es La idéntica aceptación que recibe de todas las capas sociales. Penetra por igual en casa Del obrero y Del artesano com em La Del tendero, Del funcionario y Del industrial. Es El típico medio de expresion de uma sociedad, establecida sobre La civilización tecnológica, consciente de los objetivos que se asigna de mentalidad reccionalista y basada em uma herarquia de profesiones. (FREUND, 1976: 08)

3.2 Corpos Alinhados: a beleza personificada

A fotografia foi uma das principais formas de representar a beleza da modernidade que se forjava, ao mesmo tempo em que foi utilizada como uma representação do próprio moderno. Um símbolo do luxo, da ostentação, do belo. As formas, não apenas as arquitetônicas, foram focadas pelas lentes do início do século XX. Mais que prédios, praças, avenidas e veículos locomotivos tornaram-se motivos de interesse para retratistas. A beleza dos corpos gritou, exigindo o direcionamento dos holofotes para si. A fotografia era uma forma de contemplar a si mesmo. De se enxergar, se admirar. Apreciar os traços de sua própria aparência.

O culto ao alinhamento dos corpos se multiplicou desde as primeiras décadas do século que se abriu em 1901. Ares de mudanças vieram com o advento da República, movimentando a

atmosfera política, social e cultural brasileira. A população assistiu a proliferação de ginásios, clubes e práticas desportivas. Exercícios físicos coordenados entraram na moda, junto com o crescimento do número de professores de ginástica que atestavam as vantagens físicas e morais dos exercícios. O corpo, aos poucos, foi despindo-se de tradicionais carapuças que os recobriam e escondiam dos olhares alheios. Ganhou animação e movimento. Os cuidados estéticos conquistaram o papel de protagonistas e não mais coadjuvantes. As mudanças modernizantes ofereciam e exigiam cada vez mais velocidade. Agilidade era um dos principais sinônimos de poder. O ritmo acelerado deveria emanar não apenas das máquinas, mas também das próprias pessoas que quisessem acompanhar o novo compasso do progresso, “o trabalho nas ruas, o motor a explosão, o movimento das cidades exigia velocidade e agilidade.” (DEL PRIORE, 2011:105).

A moda rompeu com antigos padrões novecentistas, alcançou maior destaque e construiu seu reinado. Instituiu suas normas cíclicas, acompanhando os movimentos do mercado e da industrialização. As práticas capitalistas que foram se desenvolvendo possibilitaram o império da indústria da moda, no seio da crescente sociedade do consumo. Os tradicionais espartilhos foram abandonados nos fundos dos guarda-roupas e baús. As mulheres em formato de ampolhetas perderam a primazia. As elegantes “cinderelas” com seus minúsculos pezinhos saíram de cena. O sexo feminino foi abandonando a couraça que bloqueava os olhares borbulhantes de desejo.

A sociedade do espetáculo ia ditando seus ritmos. A publicidade e propaganda eram algumas de suas principais ferramentas de trabalho. Compunham uma moderna linguagem da comunicação. Persuadindo, convencendo, incentivando o consumo. E, aos poucos, o próprio corpo foi sendo objetificado, tornando-se consumível. Os cuidados com a saúde física pessoal e a prática desportiva passaram a fazer parte do imaginário moderno.

Esse novo modo de vida incluía a exposição física, a busca do prazer e da agitação, a crença na ciência e no progresso, a idéia de multidão, um processo de formação de uma cultura construída no hibridismo urbano do gosto das camadas médias e populares. E também uma abordagem mais sensual das paisagens que permitiu a invenção de formas de “se dar a ver”: o banho de mar, de sol ou de lama nas estações de águas. (DEL PRIORE, 2011:106).

São tempos onde forma e função se fundem, “mais bela será a máquina quanto mais capaz for de exibir a própria eficiência.” (ECO, 2004: 394). E essa lógica da estética social invade a vida cotidiana. Entre as décadas de 1910 e 1920, as silhuetas, sobretudo femininas, se afinam. No período entre guerras, mulheres por todos os países envolvidos nas batalhas

obtiveram um maior ingresso no mercado de trabalho. (VIGARELLO, 2006) Desde a 1ª Guerra Mundial passaram a ocupar espaços na produção agrária e industrial, sentindo a necessidade de tornarem-se provedoras do sustento do lar, situação incomum para sociedades fortemente permeadas por tradições patriarcais, mas, possibilitada devido o excessivo direcionamento de tropas formadas exclusivamente por homens para os campos de batalha.

Com o recrutamento e a necessidade das mulheres assumirem o papel masculino de provedor econômico, as vestimentas femininas começaram a sofrer alterações marcantes. Alguns serviços exigiam maior desenvoltura dos membros superiores para serem desenvolvidos, tornando necessária uma remodelação no corte das roupas, deixando os braços livres. As massas emagreceram, os músculos enrijeceram. As transformações foram se sucedendo. Surgiu o sutiã, o comprimento das saias diminuiu, os cortes e costuras nos tecidos foram redefinidos, os espartilhos deixaram de ser imposição, a higiene íntima entrou em voga.

Os vestidos foram encolhendo e os decotes se esticando. O excesso de roupas passou a ser condenado pela própria medicina. A industrialização, o crescimento das cidades e a ampliação de espaços de lazer e desporto foram facilitadores para a corrida acelerada por cuidados com o corpo. Foram criadas novas técnicas e produtos para tais cuidados. Desenvolveu-se a indústria da beleza, que tinha como público-alvo principalmente as mulheres. As formas de conceber e produzir o embelezamento são práticas históricas, e nesse sentido Lipovetsky afirma:

Desde a Renascença, ser bela é apresentado como uma obrigação para as mulheres das classes superiores, mas com a modernidade democrática, esse imperativo se estende ao conjunto do gênero feminino. Daí em diante, já não é vão nem condenável ‘sofrer para ser bonita’, cabe a todas as mulheres trabalhar sem descanso para a conservação e o aperfeiçoamento de seus atrativos. (LIPOVETSKY, 2006: 161).

Foi a partir do século XX que os cuidados estéticos começaram a se democratizar, “produtos e práticas de embelezamento deixaram de ser um privilégio de classe. Se há sentido em falar de uma era democrática da beleza, é antes de tudo pela difusão dos cuidados estéticos em todas as camadas sociais.” (LIPOVETSKY, 2006: 130). Os cosméticos alcançaram uma larga variedade, os preços variaram. O consumo democratizou-se, popularizou-se, tornou-se possível para grupos sociais variados, deixou de ser exclusividade de elites econômicas. A propaganda se aproveitou para atingir e provocar o consumo das camadas mais populares. A relação entre moda e publicidade foi umbilical. Próspera e duradoura. A linguagem da sedução assegurando o sucesso nas vendas de produtos constantemente renovados. Na busca da

originalidade e da constante mudança, realizaram um perfeito matrimônio. Segundo Lipovetsky, “da mesma maneira que a moda, a publicidade se dirige principalmente ao olho, é promessa de beleza, sedução das aparências, ambivalência idealizada antes de ser informação.” (LIPOVETSKY, 1989: 189).

Com a contribuição da propaganda, as intervenções estéticas na beleza natural não se tornaram exclusivismo. Não ficou sob a tutela, propriedade única de grupos abastados. Tornou-se costume nas páginas de publicidade dos jornais a estampa de casas de perfumaria, miudezas e gêneros de vestimenta anunciando preços baixos. No periódico “*A Gazeta*”, órgão da empresa “*Jornal da Manhã*” publicado em Limoeiro, apareceram diversos anúncios dessa natureza. Em sua edição nº 269, ano VIII, publicada em 17 de dezembro de 1932, marcaram presença três propagandas de casas de comércio local garantindo preços baixos em artigos relacionados ao embelezamento.

Os três estabelecimentos garantiam preços módicos. Mais que preço, garantiam também qualidade e variedade de mercadorias. As competições de mercado eram acirradas. A “*Alfaiataria Confiança*”, “*A Popular*” e “*A Primavera*” competiam no mercado da beleza assim como concorriam nas páginas do jornal. As três propagandas aglutinavam-se no canto esquerdo da folha. A Alfaiataria confiança prometia: “Confecção de 1ª Ordem; Perfeição e Elegância; Preços Módicos.”. Produzia vestimentas de belos traços, fornecendo opções para clientes não necessitarem viajar até a capital para encomendar suas roupas sob medida. Representavam um suspiro da forma artesanal de confecção. Um trabalho não suplantado pelas linhas de produção modernas. Uma alta costura que coexistia com a concorrência, ainda baixa, de roupas importadas, produzidas em massa por indústrias maiores, formulando o ritmo acelerado do consumo.

Na Rua Cleto Campelo, “*A Popular*” oferecia um avançado serviço de produção de sapatos, além de um franco sortimento de tecidos. Frisava em seu anúncio que se tratava de uma “Grande fábrica de calçados a vapor”, de propriedade do senhor Antônio da Silva Neto. Uma confecção mecanizada, acompanhando de perto os avanços industriais. Anunciando modelos “grandemente elegantes”, de qualidade especial, com longa durabilidade e ainda com um precinho camarada. Seguiu a lógica do bom, bonito e barato. Acertando no alvo de um público emergente, ansioso por novidades modernas no seio de uma cidade interiorana.

O anúncio do lado era o da loja “*A Primavera*”, com uma maior preocupação na formulação de seu texto, desenvolvendo um diálogo com o leitor. Sugestivamente ele iniciava: “Já fez sua compra?”. Contando com pensamentos bem educados dos assinantes do jornal, concedia um espaço para uma cordial resposta, que seria a deixa para o locutor realizar sua

indicação: “Ah!... então vá na n””A Primavera”, os grandes armarinhos de Andrade Lima e Cia, situados a Rua de Santo Antônio nº 338.”. Presunçosamente oferecia um perfeito sortimento de tudo, frisando fazendas, miudezas, perfumarias, calçados, chapéus, etc.

Figura 14 – Anúncios da Alfaiataria “A Popular” e fabrica de calçados “Confiança”

ALFAIATARIA
Confiança
Felipe Barbosa Confeção de
 1ª. Ordem.
PERFEIÇÃO E ELEGANCIA
 Aceita fazendas para feitiço,
 garantindo fiel execução.
PREÇOS MODICOS
RUA CLETO CAMPELO, 20
Limoeiro

A Popular
GRANDE FABRICA DE CALÇADOS A VAPOR
 DE
Antonio da Silva Neto
 Confeção esmerada de sapatos por meio mecanico, em tipos grandemente elegantes.
 Material empregado nesse trabalho, de qualidade especial garantindo a durabilidade do artigo.
 Mantem variado e franco sortimento de tecidos.
PREÇOS MODICOS
Rua Cleto Campelo
Limoeiro

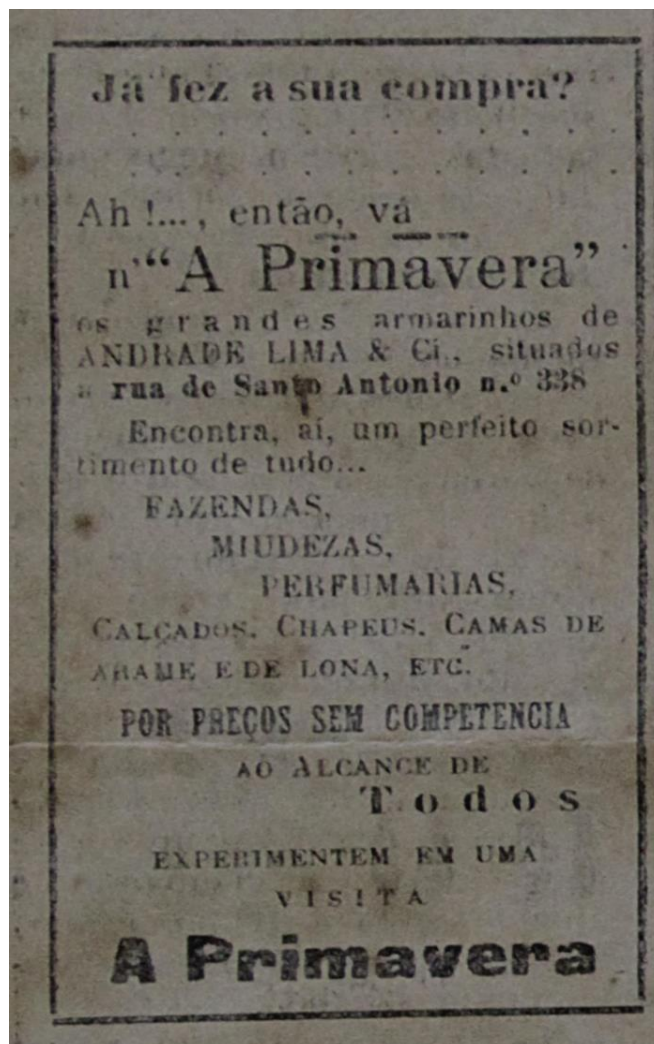
Fonte: *Gazeta de Limoeiro* Ano VIII, Nº269, 17 de dezembro de 1932.

Numa época em que as pessoas não eram incisivamente atingidas pela televisão, os jornais constituíam um dos mais importantes meios de comunicação em massa. Um veículo ideal para vender a imagem de seu negócio. A propaganda precisava exercer grande poder de sedução e convencimento em páginas monocromáticas. Os espaços para os anúncios eram em sua maioria pequenos n' *A Gazeta*³⁹, e não costumavam trazer ilustrações. Os anunciantes precisavam se utilizar bem das palavras. A *Primavera* intentava o maior número de consumidores, interessados nos mais variados artigos, ainda que seus estoques se concentrassem mais em objetos que faziam parte da indumentária do vestuário. Sua propaganda era finalizada com um convite aberto para visitarem o estabelecimento, logo depois de avisarem: "Por preços sem competência". Mas existe algo que não pode ser

³⁹ Uma exceção é o espaço da propaganda do Armazém de José Fernandes Salsa, apresentado no Capítulo 2 dessa dissertação. Que ocupava mais de 1/3 da página.

esquecido desse anúncio. Escrito com letras em negrito, e em tamanho expandido, o anunciante deixa bem claro: “ao alcance de TODOS”.

Figura 15 – Anúncio do armário “A Primavera”



Fonte: *Gazeta de Limoeiro* Ano VIII, Nº269, 17 de dezembro de 1932.

A febre das novidades excitava não apenas grupos das elites político econômicas locais. A moda vestuária foi um sistema que vingou no seio das sociedades urbanas, onde a renovação constante do novo e a amplidão de variedades de mercadorias se tornaram um princípio regular, recorrente. Gradativamente crescia o consumo de novos figurinos, chapéus, fazendas e outros adereços. O quanto mais próximo do que se conhecia da França e Londres melhor. A essa altura, Paris importava para o mundo ocidental o seu estilo. Os modos de vestir da cidade luz influenciavam a aparência de pessoas por todos os lados.

As novidades não foram, como demonstram os anúncios nos jornais, um privilégio. Não ficaram circunscritas a um público endinheirado. Apesar de hierarquizado, o consumo do

mercado da moda alcançou um público mais amplo. Mais que um fenômeno que primordialmente construiu-se em torno de estratégias de distinção de prestígio social, marcado por ambições de classe, representou uma celebração do presente social. Sem adotando a novidade, transformou-se numa representação de contrariedade ao poder do passado tradicional. Rompendo com o domínio dos costumes enraizados. Conforme aponta Lipovetsky, “com a moda, aparece uma primeira manifestação de uma relação social que encarna um novo tempo legítimo e uma nova paixão própria ao Ocidente, a do ‘moderno’.” (LIPOVETSKY, 1989: 33).

Os predominantes tons escuros das vestes, sobretudo o preto absoluto, hegemônicos no século XIX no Brasil, perderam espaço para o branco e tonalidades claras. Segundo Sebastião Rogério Ponte,

O preto e as tonalidades escuras prevaleceram no gosto urbano face a austeridade da sociedade patriarcal e aristocrática que assinalou o período imperial brasileiro. No século XX, entretanto, com o advento da República e a inserção da “*belle époque*” nas principais cidades do país, a moda tornou-se, como sublinha Nicolau Sevcenko, “mais leve e democrática”: passou-se a usar, por exemplo, o paletó e o chapéu de palha no lugar da cartola e da sobrecasaca, preponderando o branco e os tons claros – características que podem ser verificadas através da comparação entre ilustrações e fotografias anteriores e posteriores a 1900. (PONTE, 1993: 154).

Assim como a escala de cinza, as tendências inauguradas no século XX abandonaram as antigas e tradicionais saias balões. Modelos marcantes que encobriram o corpo feminino tanto no Brasil quanto na Europa durante a segunda metade do século XIX. Repletos de anáguas e arcos, deixando as saias demasiadamente rodadas e amplas. Garantindo o distanciamento entre as mulheres e outros indivíduos. Sebastião Rogério Ponte aponta que essas saias, apesar de delimitar as distâncias entre as pessoas, eram acessórios sedutores para os padrões da época.

Sedutora, porque a saia, devido a flexibilidade da crinolina, ficava em agitação constante: na forma de balão, ela balançava de um lado para outro e ainda levantava um pouco para frente e para trás, permitindo aqui e ali mínimo vislumbre dos tornozelos, e que era o Maximo que os homens podiam ver das pernas femininas. Assim mesmo causava o maior “*fisson*” entre o público masculino. (PONTE, 1993: 154).

Principalmente a partir dos anos de 1920, o peso dos tecidos e o volume das gigantescas saias foram caindo. A moda feminina tornou-se mais leve. Os padrões de elegância foram alterados. Tecidos como a seda e o cetim deram prosseguimento a busca por charme e

elegância ao mesmo tempo em que reduziram a carga que precisava ser carregada sobre o corpo e ofereceram mais arejamento.

Na década de 1930, um periódico intitulado “*O Alvi-Rubro*”, de propriedade do clube futebolístico Centro Limoeirense realizou algumas publicações. Durante esse decênio, sempre apareciam nas edições fotografias das madrinhas do clube. As “Senhorinhas”. Mulheres jovens, estereótipos da beleza desejada. Símbolos do glamour do esporte. Enquadradas em retratos circunscritos em molduras ovais. As roupas, em sua maioria preponderando os tons claros, como exigia a moda do período imposta pelas cidades mais modernas. Como assinalado anteriormente, contrapondo o tradicional preto do século XIX.

As roupas de aparência mais leve, sem perder a elegância, não mantinham recordações das anáguas e armações de décadas passadas. O decote mais aberto, permitindo visualizar todo o pescoço até parte dos ombros e peitoral. Não é possível afirmar sobre o comprimento dos vestidos, os retratos são recortados acima da linha da cintura. Mas, de corte mais reto, já não apresentavam as pomposas mangas. Estas não costumavam ultrapassar os ombros. Os membros ficavam livres para movimentar-se, e o movimento era uma preocupação do início do século XX. Os pescoços costumavam aparecer adornados por colares, nada muito exagerado. Acompanhando a novidade do encurtamento das mangas e do comprimento dos vestidos estavam os cabelos. As tesouras que fizeram os cortes propícios para a década não permitiram que os fios ultrapassassem o limite dos ombros e atingissem as costas. Estilo “*a la garçonne*”. Cabelos curtos e joelhos a mostra. Um estilo alimentado no mundo europeu ocidental após a catástrofe da 1ª Guerra Mundial. Difundindo o padrão onde as mulheres exibiam uma aparência quase infantil. Surgido na França, a própria tradução do termo para o português seria: “a maneira do menino”. Reflete um novo tempo. Emerge das metrópoles européias e torna-se ator do mundo moderno. Atravessa fronteiras, atinge novos horizontes, cultiva-se no meio urbano.

Figura 16 – As madrinhas do Centro Limoeirense em 1935



Fonte: O Alvi-Rubro. Anno X, Nº 4. Limoeiro, 26 de outubro de 1935.

Um tempo de conquistas e liberdades femininas. Puderam respirar fora do espartilho, andar sem a sensação de sufocamento. Desfazer-se das volumosas, pesadas e calorentas vestimentas, impróprias para um clima tropical, apoiadas pela dominante moralidade. Passaram a ocupar espaços públicos, manter contatos com o mundo externo ao lar. Desfilar uma silhueta andrógena, abandonando as curvas e alargando a cintura. Receber maiores atenções do mercado. As Senhorinhas do Centro Limoeirense constantemente recebiam elogios e saudações, quando não agradecimentos por seu apoio e incentivo ao clube. A edição de 25 de janeiro de 1930 de “*O Alvi-Rubro*” bradava:

Por isso eu vos saúdo, -oh insigne centrista, - com toda a sinceridade que me vai n'alma, a vós, que venceste como venceram os valorosos combatentes que tiveram o vosso patrocínio; que também sois campeã, como elles são campeões. Que sois centrista, com elles são centristas. E que, como elles, ide receber, hoje, o trophéo do vosso esforço, a insígnia gloriosa da Victoria, porque, verdadeiramente, muito grande foi o vosso esforço, o esforço do

vosso pensamento, o esforço da vossa vontade, para que os moços que formaram em vossas fileiras levassem o galardão da glória. Salve, pois a madrinha dos campeões do anno passado!

Os jogadores do clube, tratados como verdadeiros guerreiros, combatentes das trincheiras, dignos de toda honra e toda glória, descendentes de Esparta. Ao mesmo tempo, uma imensa quantidade de linhas dedicada àquela que sequer entrou em campo. Sua fotografia estampada nas páginas do jornal, uma matéria inteira dedicada em seu nome. O esporte era ovacionado, e a madrinha também recebia as glórias. Até seus pensamentos eram dignificados. Entretanto, é valioso atentar que a mulher, por mais elogiada, por mais agradecimentos que recebesse, por mais dignificada, ainda não poderia participar do jogo.

Houve reais conquistas de direitos femininos, entretanto, com as mudanças mudaram também as formas de opressão. As transformações nos métodos de embelezamento e padrões de beleza empreendidos no início do século XX também exigiram esforços e sacrifícios para serem mantidos. Se foi abolido o espartilho, surgiram novos métodos para achatar o corpo. Os vestidos mais curtos, retos e sem curvas vultuosas exigiram remodelações no corpo e fizeram surgir novas preocupações. Foram os primeiros passos da estética da magreza.

3.3 “Olho no lance!”: A estética dos movimentos, futebol e modernidade.

Era domingo. Meados no primeiro mês do ano de 1930. Fazia bom tempo em Limoeiro. Pela tarde, ainda com o sol aquecendo as cabeças, uma movimentação agitou um descampado retangular na região do Bairro da Pirauira. Com linhas brancas demarcando o local, traves em duas de suas laterais e alguns lugares como assentos, era um campo para prática de um esporte que estava muito em alta em todo país: o *foot-ball*.

Associados e associadas do aclamado clube local, Centro Limoeirense, aguardavam o desfile imponente do *team* em mais uma tarde de apresentação e entretenimento. Ansiavam pela entrada dos jogadores, tratados como verdadeiros guerreiros. Trajando camisas com as cores vermelho e branco e calções acima dos joelhos – por muito tempo considerados uma afronta a moral. Corriam atrás da bola oval, mirando encaixá-la por entre as traves guardadas pelo *team* rival. Contando menos com a técnica que com a raça e vontade. Encantando o público.

Do outro lado das trincheiras, o oponente da vez era o Fluminense Foot-Ball Club. Chegou do Recife no mesmo dia do confronto. Horas antes, pela manhã. Não teve direito a treinamentos e testes no campo de batalha. Nenhuma chance para se habituar ao clima local, ao gramado, a qualquer particularidade que fosse. Não teve descanso, adaptação, preparação. Chegou pela manhã e pela tarde entrou em campo. Para ganhar ou perder. Embora tivesse trazido consigo a certeza da vitória.

A partida foi acirrada. Jogo truncado, bem disputado, corrido. Uma das partidas mais movimentadas já vistas em Limoeiro. O placar findou apertado. O “*score*” foi justo. Dessa vez comemoraram os donos da casa, 2x1. A alegria foi grande. Apesar de acirrado, ninguém queria sair perdedor, o clima dentro do campo foi cordial. O lazer daquela tarde foi plenamente atendido, ao menos para os centristas, que não dispensaram elogios para o árbitro. Quando um time faz questão de elogiar o desempenho do árbitro é sinal de satisfação com o resultado. O acatado “*sport-man*”, Sr Manoel Badejo ouviu dos alvirrubros as adjetivações de “reto e criterioso”. Não levou troféu algum para casa, mas guardou no peito os agradecimentos pelo brilhantismo da tarde. Durante a semana saíram notas sobre a partida nos jornais da capital. Manchetes que não agradaram os centristas. Retirando a partida do centro da discussão. Denunciando uma má recepção que os limoeirenses dispensaram aos visitantes. Uma ofensa não muito bem digerida.

A administração do Centro Limoeirense, desde sua fundação em 1913, sempre se gabou de ter oferecido boa hospitalidade para as equipes visitantes. Com o Fluminense não foi diferente. Recebeu com estranheza e indignação a notícia publicada no “*Jornal do Recife*” em

21 de janeiro de 1930. Na edição lançada ao público no dia 25 de janeiro do mesmo ano, fizeram publicar em “*O Alvi-Rubro*” uma nota que ocupou duas das quatro páginas do periódico. Teceram comentários sobre o jogo, o juiz, a vitória, mas dedicaram-se mesmo a contradizer as informações consideradas injuriosas publicadas na capital. O esporte, apesar de ainda praticado de maneira amadora, era levado muito a sério na cidade. Afirmaram que a visita do ultimo rival teve “o mesmo cunho recepcional que sempre tiveram todas as embaixadas que a tem visitado.”

Entretanto, alguns desvios acabaram acontecendo na recepção dos atletas convidados. A própria publicação nos encaminha para a encruzilhada dos desentendimentos. Que se iniciou já desde a hora da chegada do clube convidado. Literalmente, desde a “hora” da chegada. Limoeiro na década de 1930 não vivenciava fenômenos como a multidão e o inchaço urbano. Suas opções de lazer e ocupação das horas ociosas eram limitadas. O futebol era um dos principais momentos de sociabilidade em seu cotidiano urbano. Tradicionalmente ainda guardava os dias de domingo, respeitando cânones católicos. O comércio, principal motor das movimentações da cidade, mantinha-se fechado. Alimentava-se o hábito de prolongar um pouco mais o sono. Conforme afirma a resposta dos dirigentes centristas, as embaixadas futebolísticas convidadas a jogar no gramado centrista, sempre foram recebidas após as 10:00hrs da manhã. O horário considerado mais conveniente para o ritmo da urbe.

Rompendo com a tradição que se instituía, o Fluminense Foot-Ball Club surpreendeu a todos com sua chegada antes da hora. Os atletas e toda a comissão que os acompanhava bateram nos portões limoeirenses quando o relógio apontava 08:00hrs da matina. Horário considerado mais que impróprio. Nunca antes outra embaixada havia chegado tão antecipadamente. Muito naturalmente os moradores ainda encontravam-se recolhidos às suas casas. Esse foi o primeiro ponto dos desentendimentos. A equipe visitante foi frustrada com a ausência de representantes do Centro Limoeirense para lhe fazer cerimônia. A matéria de “*O Alvi-Rubro*” ainda justificou para todos, com ar de desdém que a equipe do fluminense: *“sentio-se decepcionada porque os dirigentes do ‘Centro’ não foram pernoitar ao ar livre, na entrada da cidade, afim de esperal-a com toda a sua extemporaneidade inconcebível.”*

João Falcão, presidente do Centro, assim que foi avisado da estranhável chegada dirigiu-se ao encontro dos visitantes. Sendo irmão de um dos moços decepcionados, rumou até o Hotel Progresso – nome bastante sugestivo para o momento que Limoeiro atravessava. Imediatamente à sua chegada no estabelecimento, repassou as primeiras ordens para que a delegação fosse encaminhada aos departamentos reservados. Logo após, o mesmo retirou-se. Não se deu ao trabalho de fazer sala aos apressados. Poucas saudações e poucas conversas. A

matéria justificou que o dirigente não havia saído de casa preparado para prostrar-se à disposição dos demais pelo resto do dia. De tal maneira, retornou para o conforto do seu lar.

O tempo em Limoeiro, talvez por exigência dos horários ferroviários, habituou-se a rigidez. Por costume, os times que visitavam a cidade não eram recebidos antes das 10:00hrs da manhã. Da mesma forma que não costumavam prolongar a estadia após a partida. Vencendo ou perdendo não demoravam a partir. E isso foi mais um ponto de desacordo entre o *team* fluminense e os locais. Após a derrota, ainda que contrariados, resolveram pedir dormida. Resolução que causou transtornos. Os ritmos e ritos aos quais estavam habituados diferiam dos praticados em Limoeiro. O tempo era festivo, a tradicional comemoração em tributo a São Sebastião. Não existiu um aparato turístico capaz de acomodar inesperadamente toda a embaixada desportiva. Os centristas queixaram-se da falta de aviso prévio para tomarem tal providência. As festividades haviam lotado os hotéis. O pedido de dormida não foi atendido. Não conseguiram improvisar 20 camas.

A notícia do “*Jornal do Recife*” acusava ainda a não recepção condigna dos embaixadores na sede social do clube. Outra acusação que gerou revolta e indignação do clube local. Insistindo que essa afirmação divorciava-se de qualquer sombra de verdade. Numa luta voraz para afirmar o prestígio do foot-ball na cidade, e o amor da população para com esse desporto, esbravejaram na resposta de que a sede do clube recebeu os visitantes debaixo de uma ruidosa salva de palmas. Estando o lugar cheio de associados e associadas. Demoraram ali mais de uma hora. Uns jogaram bilhar, outros trocaram conversas, outros se destinaram de volta para o hotel a fim de concentrarem-se para o jogo.

Apenas um motivo acharam os centristas para justificar as reclamações do Fluminense: a derrota. Amargaram os visitantes o dissabor, o gosto amargo, a frustração da viagem perdida. Crentes da vitória, não digeriram bem a contrariedade. Para dar sustentação a sua tese, os limoeirenses explicitaram um vasto número de outras embaixadas que anteriormente aportaram na cidade, e que não teriam realizado nenhuma queixa desse tipo. Em 17 anos de atividade, afirmaram nunca ter ouvido tais reclamações quanto à hospitalidade. E aproveitaram para por um fim ao texto provocando os acusadores: “*Triste vingança de quem se vê derrotado quando julgava ter a Victoria fechada na mão!*”.

O sarcasmo era uma marcante característica dos limoeirenses. E nesse caso, era preciso manter integro o nome da cidade. Conhecida por ser terra de homens valentes e destemidos, a honra era uma questão fundamental, intocável. No *foot-ball* não seria diferente. O esporte tomou conta do lugar logo nos primeiros anos do século XX. Pouco depois de chegar a Pernambuco e se estabelecer no Sport Club do Recife. Um símbolo moderno, fertilizado no

ventre britânico, uma produção das elites para as elites, que tão logo ficou com a cara do Brasil.

Foi Guilherme de Aquino Fonseca quem primeiro apresentou a novidade desportiva aos pernambucanos. Bem no início do século XX, em 1903 ao retornar dos estudos na Inglaterra. Fascinado e familiarizado com essa prática, buscou implementá-la ao cotidiano esportivo do Recife. Suas primeiras investidas foram com os clubes Internacional e Náutico. Tentativas frustradas. O Internacional, originário de um clube de regatas, concentrava suas atividades em bailes e jogos de carta. Enquanto o Náutico, fundado em 1901, dedicava-se exclusivamente a esportes aquáticos, utilizando o Rio Capibaribe para algumas práticas como o remo. Sem concorrentes, praticamente não participava de competições. (GASPAR, 2009).⁴⁰

Após várias investidas para que o Náutico aderisse ao *foot-ball*, todas sem sucesso, Guilherme Aquino recorreu aos funcionários da Great Western - GWBR. Alguns funcionários ingleses já costumavam “jogar bola” em suas casas nos fins de semana. Começaram a realizar algumas partidas em campos improvisados no bairro do Derby. Até que em 1904 conseguiu reunir onze jogadores para realizar uma partida experimental contra o time da GWBR. Fundando, no ano seguinte, em 13 de maio de 1905 o Sport Club do Recife. Um clube que nasceu com o propósito de dedicar-se ao futebol. Sua primeira partida foi em 22 de junho de 1905, contra um *team* formado por funcionários de algumas firmas ingleses presentes na capital pernambucana, o *English Eleven*. Os ingleses, pais do esporte, favoritos incontestáveis na partida. O primeiro *match* realizado em Pernambuco terminou empatado, 2x2. Contrariando o amplo favoritismo britânico. Pernambucanos demonstraram raça e emparelharam o jogo do início ao fim. Tudo terminou numa grande festa. A banda da Polícia fez o som.

Em Limoeiro, a prática desse esporte foi inserida por Érico Braga. Segundo Antônio Vilaça, foi um dos especialistas futebolístico formados por Alberto Amorim. (VILAÇA, 1971: 46). Este último, um dos principais embaixadores do *foot-ball* pernambucano em seus primórdios. Braga introduziu o desporto como um dos departamentos do clube Dragões Limoeirenses. Foi um símbolo da essência do jogo de bola oval em seus primeiros suspiros na cidade. Desenvolvia-o em pleno amadorismo. Ao mesmo tempo em que o cultivava, retirava seu sustento das ocupações como empregado da Farmácia de Antônio Maciel e redator do

⁴⁰ Em seu trabalho sobre a história de Limoeiro, Antônio Vilaça (1971) considera o ano de 1908 como a data inicial dos jogos de futebol em Pernambuco. Também coloca Alberto Amorim na posição de principal educador dos pernambucanos para a prática desse desporto. O autor afirma basear-se num estudo de Aramis Trindade no Jornal do Comércio. Sem maiores referências a este trabalho, não o encontramos. Preferimos concordar com a versão mais difundida, de que o marco na prática desse esporte é em 1903 e seu principal difusor foi Guilherme de Aquino Fonseca (sequer citado na obra de Antônio Vilaça). Para maiores informações sobre o assunto ver: LIMA (2010, 2011, 2013); GASPAR (2009).

jornal “*Fôlha do Povo*”, ambos em Limoeiro. Durante décadas foi comum que aderentes do *foot-ball* desenvolvessem a atividade amadoristicamente. Correndo atrás da bola nos fins de semana e horas de lazer, e realizando outras atividades assalariadas para garantir seu sustento econômico.

Braga fez parte da geração que assistiu aos bate bolas dos ingleses em campos improvisados no Recife. Encantou-se. Familiarizou-se com as regras, normas e nomenclaturas como a maioria dos pernambucanos, a partir de brasileiros que haviam retornado dos estudos na Europa. Trouxe do Recife o jogo inglês. Montou em Limoeiro uma base desse esporte. Uma prática cultural polissêmica e conflituosa, tendo guardado em seu ventre disputas que extrapolavam o limite dos campos. Expressava nas entrelinhas acirramentos políticos e sociais. (LIMA, 2013: 14).

Acirramentos políticos como os que puseram fim nas atividades do clube Dragões Limoeirenses, pioneiro no *foot-ball* na cidade. Assistiu ser cavada sua cova, ser construída sua sepultura durante a campanha para eleger Dantas Barreto governador de Pernambuco em 1911. As famílias locais foram abruptamente divididas entre partidárias ou contrárias ao candidato. A cidade rachou ao meio. Uma divisão que não deixou de fora o esporte. Os Dragões não resistiram. Deram seus últimos suspiros. Seu material esportivo não foi repartido como herança durante as discórdias. Ficou armazenado na alfaiataria do Sr. Altino Cavalcanti. (VILAÇA, 1971: 320).

Até que em 15 de setembro de 1913 saiu dos armários. O momento de perder o cheiro de mofo. Voltar a acostumar-se aos suores dos atletas. Nesse dia foi formalizado o nascimento do Centro Esportivo Limoeirense. Fruto de uma fusão entre o antigo Dragões e o Gabinete de Leitura Machado de Assis. Herdando mais que materiais esportivos, conservaram um dragão como símbolo no escudo do *team*. (PEREIRA, 2013: 70). O novo centro desportivo, segundo Vilaça, não conseguiu em seus anos iniciais impulsionar o *foot-ball*. Tendo recebido uma injeção de ânimo e entusiasmo em 1918. A primeira visita de um clube vindo do sul do país para jogar em solo pernambucano. Foi este o Palmeiras, de Ribeirão Preto. (VILAÇA, 1971: 320).

Realizaram uma turnê, percorrendo o litoral no sentido norte dentro de um navio. Em cada lugar onde atracaram, enfrentaram *teams* locais. Sempre contaram vantagens. A fama começou a crescer. Comentários boca-a-boca e matérias em jornais valorizaram o ego da equipe e despertaram o ânimo e interesse de outras menores. Em Pernambuco, recifenses se mobilizaram para formar uma seleção a altura. Antônio Vilaça nos informa inclusive a escalação final:

Ilo Just (Santa Cruz, Brainer (Sporte), Chalmeres e Zé Castro (Santa Cruz), José Arruda (Náutico), Manoel Pedro (Santa Cruz) e Gastão Bitencourt (Flamengo), Manuel Lopes (Náutico), José Tasso (América), Martiniano Fernandes (Santa Cruz) e Valdemar Parteira (Flamengo). (VILAÇA, 1971: 321).

A disputa entre o selecionado pernambucano e o Palmeiras tomou grandes proporções para o público do Estado. A repercussão garantiu o sucesso do espetáculo mesmo antes de acontecer. Limoeirenses foram contagiados por esse clima. Encabeçados por José Vareda e José Miranda fretaram um trem especial por dois contos de réis, com destino a assistirem o *match*. “Cada viajante pagou uma taxa fixa de cinco mil réis, com direito de ida e volta, almoço no Hotel Lusitano e ingresso no campo da Avenida Malaquias.” (VILAÇA, 1971: 321).

A vitória dos visitantes pelo placar de 3x1 não desmancharam a alegria dos limoeirenses. Voltaram para casa extasiados. No percurso da volta, com as cabeças fervilhantes, já moldavam planos que reformulariam a história do esporte na cidade. Foi nesse trajeto que surgiu a idéia da criação de um novo clube esportivo e social. O Colombo Sport Club. Carlos Eduardo Pereira afirma que o clube surgiu de uma dissidência do Centro Limoeirense. (PEREIRA, 2013: 74). O desentendimento foi a pedra que faltava para materializar as idéias alimentadas durante a viagem.⁴¹ No dia 12 de outubro de 1918 foi formalizada a criação da nova agremiação. Já nasceu carregando as insígnias da rivalidade. Responsável por impulsionar o crescimento do jogo em Limoeiro. Agora existia concorrência. Não havia mais um único *team*. Antônio Vilaça conta que na primeira segunda-feira posterior ao jogo do Palmeiras

Não se falava de outra coisa. E no domingo imediato, o campo da Pirauíra apanhava uma lotação invulgar, até as môças que não atentaram para a “imoralidade” dos calções, porque todos queriam ver Luiz Ribeiro, Ricardo Miranda, Antônio Mota, Péricles Cavalcanti, Artur Cantinho, Lafaiete Varêda, Otávio Vilarim, Sebastião Perigo e até Júlio Lima, um juvenil fazendo proezas e chutando a bola, de barra a barra, guarnecida por uma figura que marcou época: Pedro Gringo. (VILAÇA, 1971: 321).

A inauguração de uma nova agremiação esportiva movimentou o cotidiano social da cidade. O lazer do futebol se expandiu. Atingiu outro patamar. A peleja da rivalidade alterou sociabilidades. Dividiu torcidas e simpatizantes. Projetou maiores atenções para o jogo que crescia e conquistava espaço no meio urbano. Fosse a partir das práticas sociais ou das

⁴¹ Não encontramos maiores informações sobre os motivos do desentendimento.

alterações na arquitetura urbana, o *foot-ball* modernizou o ambiente citadino. Suas regras, técnicas e movimentos, suas representações e disputas sociais, suas ingerências na arquitetura urbana com a construção de campos, sedes, caminhos transitáveis, sua movimentação no mercado turístico, explorando os serviços de transporte, alimentação e hospedagem de equipes visitantes modernizaram a urbes. Um incipiente contato com uma expressão da cultura européia. Alterou sensibilidades, um frenesi no lazer. Uma possibilidade para os cultos ao corpo, a beleza dos músculos e da virilidade física. Importou noções inglesas, da fala, da terminologia, dos conceitos. Que aos poucos foram sendo assimiladas. Passando por processos de apropriação e hibridização. Ficando cada vez mais com a cara do brasileiro. Processos que levaram tempo. Vencendo, sobretudo, barreiras sociais, de uma prática inicialmente projetada para a burguesia inglesa, com sérias restrições de classe e raça.

As primeiras décadas do *foot-ball* no Brasil foram permeadas por estruturas sócio econômicas e conjunturas sociais específicas, que possibilitaram a inserção e proliferação do desporto. Acompanharam um período marcado pela ânsia de modernização das cidades. Segundo Sevcenko, ser “considerado moderno implicava necessariamente relacionar-se com a tecnologia e ter atitudes individualistas, como também uma associação a símbolos cosmopolitas, em especial aqueles que conotam origem européia consolidando a prática de ser chic e snob”. (SEVCENKO, 1998: 580).

As rivalidades entre Centro Limoeirense e o Colombo eclodiram justamente num momento em que o país passava por um *boom* esportivo, conforme assinala Sevcenko, “quando o futebol se tornou uma mania que galvanizou toda a juventude da cidade.” (SEVCENKO, 1994: 32). Em Limoeiro atraiu com afinco públicos mais amplos que apenas os jovens. Foi um entretenimento para toda a família. O Centro Limoeirense, no seio das disputas territoriais por torcedores, fortalecia-se, sobretudo, com o apoio das famílias Arruda, Salgado, Gonzaga de Menezes e Agostinho dos Santos, ao passo que o Colombo atraía para si principalmente os portugueses. (VILAÇA, 1971: 323).

No dia 19 de janeiro de 1919, os dois clubes se enfrentaram pela primeira vez. Um desafio proposto pelo Colombo, que já havia montado dois quadros de jogadores para os treinamentos. A rivalidade enfurecida acirrou a partida. O placar apertado representa bem como foi o jogo. Apenas 1 *goal* marcado. O desafiante venceu por um *score*. O resultado alterou ainda mais a atmosfera do *match* que não findou com paz nos gramados. Esse clima acirrado diminuiu apenas nos idos de 1922, quando foi organizado pela Liga Pernambucana de Futebol o 1º Campeonato do Interior. No auge da contenda as duas agremiações uniram as formas. O trabalho conjunto lhes rendeu o título de Primeiro Campeão do Interior. (VILAÇA,

1971: 323). Em campo, alvinegro e alvirrubro se fundiram, levando a bandeira única de Limoeiro. Na última partida, o Governador do Estado, Severino Pinheiro, compareceu para ver a seleção da Princesa do Capibaribe vencer Caruaru. No mesmo ano, a equipe do Centro recebeu o Estádio José Vareda, no mesmo lugar onde até hoje se conserva e possibilita as partidas e treinamentos do clube.

No dia da inauguração do estádio, um acontecimento destacou-se e gerou constrangimento. A cena principal foi desviada da nova casa, dos jogadores e da administração do clube. Outro ator tomou o papel de protagonista. O então prefeito da cidade, Francisco Heráclio do Rêgo, o afamado Coronel Chico Heráclio, resolveu dar uma pública demonstração de sua intransigência aristocrática patriarcalista. Rompeu com os protocolos tradicionais desse tipo de formalidade e não compareceu ao *match* inaugural. Ainda mandou o recado: “Se fossem 22 mulheres correndo atrás da bola eu ia assistir. Mas, são 22 barbados de pernas cabeludas! Vou embora!” (In:PEREIRA, 2013: 82).

O futebol, mais que um recorte de classe, possuía também um recorte de gênero. A falta de motivação do Coronel Chico Heráclio não era uma generalização. O público masculino costumava comparecer com assiduidade aos jogos. Talvez a criação aristocrática, ligada ao rural desde a infância tenha-no favorecido um afastamento, uma falta de simpatia ao esporte ligado mais a dinâmica urbana. Não podemos precisar. Mas seu desejo em ver uma partida feminina ainda não poderia ser atendido. As mulheres ainda não tinham vez dentro das quatro linhas.

A participação feminina nos gramados ficou por muito tempo limitada a assistência. Num universo hegemonicamente masculinizado, o espaço geográfico comumente ocupado por esse sexo foram as arquibancadas. Mesmo dessa forma, buscavam a inserção no cenário futebolístico. Estarem presentes a celebrações públicas de lazer e entretenimento já representava um rompimento com a tradição social onde deveriam encontrar-se sempre confinadas aos espaços privados. A possibilidade de romper as grades do lar, sair as ruas, encontrar-se disponível em novos espaços de sociabilidade simbolizava, segundo MOURA (2003: 21) “barganhar atitudes e posições com o universo futebolístico masculino.”

Inicialmente inseriram-se nesse meio como incentivadoras dos guerreiros que entravam em campo. Cativando com sua beleza e incentivando o bom desempenho dos times. Objetificadas. Referenciadas quase como ornamentos nas margens dos campos. A liberdade de freqüentarem espaços públicos lhes determinava também alguns ônus, muito embora o peso dessa conquista não possa ser desconsiderado. Mais que prostrar-se em frente a multidões,

poderia agora também relacionar-se com elas. Se o Segundo Sexo⁴² era evidenciado no meio esportivo por seus atributos físicos, também poderiam utilizar esse espaço para admirar o porte atlético dos praticantes.

Sua presença nesses eventos, obviamente, incitou reações avessas, sobretudo de grupos da elite. Provocou posicionamentos adversos entre os intelectuais. Ainda que no início do século sanitaristas já incentivassem a ginástica e a inserção de atividades físicas no cotidiano dos brasileiros como um benefício à saúde do corpo e da mente, as discussões no meio acadêmico e social guardavam suas ambigüidades. Em 1939, o endocrinologista Berardinelli publicou na *Revista de Educação Physica*, no Rio de Janeiro, um artigo curioso intitulado “*As formas feminina e a educação física: a moda social e a moda biológica.*”. Nesse estudo o autor afirma:

A mulher moderna procura a tendência masculina, porque biologicamente, morfologicamente, psicologicamente ela está tomando essa orientação. Trabalhando como o homem, intoxicando-se como o homem (fumo, álcool), tendo emoções semelhantes às do homem, praticando o “birth-control”, a mulher atrofia as suas funções ovarianas, modifica o funcionamento de outras glândulas e toda a sua fisionomia diferencial sexual, tendendo a distinguir-se menos. (BERARDINELLI, 1939: 14-15).

O sucesso feminino nas atividades físicas, esportes e competições aterrorizava a ordem da moral e dos bons costumes. Esse êxito colocava em dúvida as leis naturais. As diferenças entre a natureza feminina e masculina. Mostrando-se mais forte do que se supunha, a mulher contrariava as bases do patriarcalismo. Desmistificava a superioridade física de um sexo sobre o outro. Na primeira metade do século XX, quando a prática de esportes femininos começava a se estruturar, eclodiu com ela uma ambivalência de sentidos. Simultaneamente idéias progressistas e moralistas desafiavam a sociedade. Seduziam e amedrontavam. Forjavam novas formas de cuidados com a saúde e reforçavam a necessidade de reclusão das mulheres aos espaços privados. Conforme aponta Silvana Vilodre Goellner,

Se por um lado, havia a crítica à indolência, à falta de exercícios físicos, ao excesso de roupas, ao confinamento no lar, por outro, ampliavam-se as restrições a uma efetiva inserção feminina em diferentes espaços públicos o que, de certa maneira, cerceava alguns possíveis atrevimentos. E o futebol era um deles. (GOELLNER, 2005: 145).

⁴² Expressão eternizada por Simone de Beauvoir. BEAUVOIR, Simone. **O Segundo Sexo. Vo. I e II.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

Nos idos de 1930 não aparecem registros de organizações femininas para jogar o futebol. O que não significa seu completo afastamento do desporto. Nem seu total enclausuramento nos espaços privados. Embora não vestissem calções e chuteiras e entrassem em campo com a bola nos pés, participavam ativamente da manutenção das agremiações locais. Além do papel de madrinhas do *team*, ocupavam posições administrativas e representativas. Em meados dessa década o Centro Limoeirense anunciava a formação de duas diretorias do clube, uma masculina e outra feminina. Em 26 de outubro de 1935 as duas novas diretorias foram empossadas.⁴³ A diretoria feminina ocupando um papel secundário no gerenciamento do clube. Sendo incumbida, segundo o jornal “*O Alvi-Rubro*”⁴⁴, de “ajudar e animar” a diretoria masculina.

Na mesma data do empossamento das novas diretorias, foi lançada mais uma edição do jornal comemorativo do clube, “*O Alvi-Rubro*”. Com o objetivo de homenagear os recém empossados da agremiação que é, segundo o próprio periódico: “um importante fator do progresso esportivo social da nossa terra, e por isso apoiá-lo e animá-lo nas suas iniciativas é, por assim dizer, um dever de todo limoeirense.”⁴⁵ Dessa forma, os critérios para eleger os novos diretores e diretoras extrapolaram o requisito das benfeitorias realizadas em prol da instituição. Foi uma exigência primordial a simpatia das suas administrações, o carisma. O jornal não poupa elogios a direção da senhora Tereza Sobral, que se destacou na gestão anterior no cargo da presidência feminina. Portou-se de boa maneira ao ocupar tal função, mas,

“não foi unicamente seu trabalho inteligente e proveitoso que a collocou sobre a cuminancia da nossa adimiração. Foi antes de tudo a elegância que ela soube imprimir ao seu governo que lhe garantiu o titulo de diretora áurea do valoroso encarnado e branco.”⁴⁶

Elegância sim. Afinal, uma atividade tão moderna exigia charme e requinte. Não à toa a presidência da Tereza Sobral foi comparada a “uma rosa que se abriu numa manhã morna de

⁴³ A saber, as cadeiras das diretorias foram ocupadas por: Octacilio Theobaldo (Presidente), Eurico de Arruda (Vice Presidente), Octavio Vareda (1º Secretário), Índio Pessoa (2º Secretário), Manoel Gonçalves (Orador), Ramiro Santana (Vice Orador), Severino Eloy (Tesoureiro), Arlindo Assis (Vice Tesoureiro), José Gomes D’Oliveira (Diretor dos Esportes), Joaquim Camello (Vice Diretor dos Esportes), Narciso Santos (Bibliotecário), Arthur Correia (Fiscal) na diretoria masculina e Arlinda Travassos (Presidente), Odette Albuquerque (Vice Presidente), Maria do Carmo Barbosa (1º Secretária), Odette Aragão (2º Secretária), Thereza Sobral (Oradora), Albertina Rodrigues (2º Secretária), Estefania Barbosa (Tesoureira), Nice Arruda (Diretora dos Esportes), Maximiniana Andrade (Bibliotecária) e Irene Buregio (Fiscal) na diretoria feminina. Os cargos de Vice Tesoureira e Vice Diretora dos Esportes não ficaram ocupados. É interessante notar que a diretoria possuía até mais integrantes que o quadro de jogadores.

⁴⁴ Jornal *O Alvi-Rubro*. Anno X, Nº 4. Limoeiro, 26 de outubro de 1935. P. 3

⁴⁵ Citação extraída do Jornal *O Alvi-Rubro*. Anno X, Nº 4. Limoeiro, 26 de outubro de 1935. P. 2

⁴⁶ Idem.

sol e perfumou os últimos 365 dias de vida centrista.”⁴⁷ O estereótipo de delicadeza da beleza da mulher, os elogios a ele dispensado, contrastava com as palavras utilizadas para referir-se aos jogadores, os *players*. Sempre representados como perfeitos símbolos de bravura, força. Grandes heróis. Merecedores das máximas láureas e honrarias. Um poema publicado em na edição de “*O Alvi-Rubro*” de vinte de setembro de 1931 é exemplar para essa constatação. Batizado com o título “Os soldados mais Valentes”, elege as qualidades de cada um dos homens que vestiam a camisa do encarnado e branco. Dedicado aos grandes nomes do futebol local, escreveu o autor:

OS SOLDADOS MAIS VALENTES

Eloi, que herói melhor eu chamaria
pois de herói são seus feitos na refrega;
Pascoal e Constantino que eu poria
no altar dos bravos (quem bravura os nega?)

Chico e Moreira – força e valentia –
que o adversário enfrenta mas renega;
Joca que o posto que se lhe confia
jamais ao adversário nunca entrega;

Zeca e Davi, Hilario e Serafim,
a bem dizer crianças; (mesmo assim
todo o valor nos peitos já lhes anda)

São estes os soldados destemidos,
dos batalhões do “Centro” mais queridos,
que o general – Zezé – guia e comanda.⁴⁸

Na mesma página do periódico onde está contido esse poema, aparece uma interessante afirmativa sobre os propósitos do jornal. Afirma o redator que:

É desnecessário, talvez, dizer do seu intuito. Vindo do “Centro Limoeirense”, a sociedade vanguardista das mais belas reivindicações, quer êle somente duas coisas: deixar mais uma vez espalhado aos quatro cantos desta boa e querida terra o testemunho vivo e irrefutável de que os que fazem o alvi-rubro limoeirense são os baluartes do progresso e as sentinelas avançadas do engrandecimento de Limoeiro, e também render uma homenagem sincera e muito justa a mocidade fidalga e nobre de Morenos, á falange gloriosa e invicta do Societé Esporte Clube, aos tricolores bons e amigos, irmãos de ideais do “Centro”.⁴⁹

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ Poema extraído do Jornal *O Alvi-Rubro*. Ano V, nº 3. Limoeiro, 20 de setembro de 1931. P. 1

⁴⁹ Idem.

A frente de uma prática de vanguarda, aqueles considerados baluartes do progresso e sentinelas avançadas do engrandecimento da cidade, não podem receber láureas inferiores as de mitológicos heróis. Um batalhão formado por jovens enobrecidos. Embaixadores da distinção. Embaixadores da fidalguia. Os desbravadores dos novos tempos. Atletas que utilizaram o esporte como mecanismo de modernização urbana. Alterando os prazeres, as sociabilidades. Inserindo-se na morfologia da cidade. Compondo um novo cenário dos cuidados estéticos. O *foot-ball* encantou os brasileiros de norte a sul. Chegou com a cara dos jovens estudantes dos colégios das elites britânicas, mas logo se hibridizou, popularizou-se. Ficou imbricado no cotidiano das cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Passeando pela escassa documentação sobre Limoeiro, buscamos montar alguns recortes sobre seu passado. Construir imagens que nos permitissem ler as transformações empreendidas na cidade no período que se estendeu das décadas finais do século XIX até meados do século XX. Visualizando o panorama histórico do ambiente urbano.

As fontes fragmentadas foram um forte empecilho na construção da nossa narrativa. O exercício imaginativo foi, por algumas vezes, necessário. Ainda assim, não foi um desestímulo. Funcionou na verdade como uma motivação. Impulsionou nosso empreendimento de fornecer uma fonte para futuras consultas sobre a história da cidade. Este é um trabalho que precisava ser feito. Um passo que precisava ser dado. Se não houvesse outras argumentações que demonstrassem a importância da nossa pesquisa, bastaria a assertiva de que esse percurso ainda não havia sido percorrido. Não para Limoeiro. Pesquisas semelhantes têm surgido já faz algumas décadas no Brasil. Inúmeras foram as cidades anteriormente decifradas nas linhas de intelectuais. Entretanto, essa pequena cidade do interior de Pernambuco ainda não havia recebido um carimbo acadêmico. Seu nome figurou em alguns trabalhos de pós graduação como recorte espacial, mas ainda não havia ocupado o lugar de objeto de estudo.

Colocamos Limoeiro no centro das nossas discussões. Iniciamos discutindo algumas questões teórico-metodológicas sobre as noções de cidade, modernidade e tradição. Elucidando algumas importantes bases sobre as quais nosso trabalho foi sendo erguido. Apresentamos um breve estudo historiográfico sobre autores que destacaram o tema antes de nós. Esclarecemos quais as noções de modernidade operacionalizamos em nosso texto, e como interpretamos o seu contraponto: as tradições.

Em seguida localizamos Limoeiro para os leitores. Aqueles que eventualmente nunca tiveram algum tipo de aproximação com a urbe posta em tela podem ser apresentados formalmente a este lugar. Uma região que correu a margem da cultura canavieira que a circundou. Localizando-se bem no início do agreste pernambucano, mantendo grande proximidade com a da zona da mata, tipicamente canavieira, percorreu outros caminhos econômicos. A pecuária e o algodão foram as atividades que reinaram nos campos limoeirenses. Ao mesmo tempo em que foram vendo desabrochar o comércio local. Principalmente com o crescimento dos processos de urbanização.

Limoeiro foi se transformando de uma pequena vila, nascida de um aldeamento indígena às margens do Capibaribe, em cidade. Não perdeu por completo e repentinamente seu caráter rural, com suas fazendas de gado e a cultura algodoeira. Mas, foi assistindo sua metamorfose para um importante centro comercial. De um lugar de pouso e passagem de viajantes que iam do litoral para os sertões e vice-versa, foi desenvolvendo suas casas de

beneficiamento de algodão e oferta de bens e serviços. Crescendo espremida entre o Rio Capibaribe e a Serra da Raposa (atualmente Serra do Redentor).

A cidade foi se modernizando, demonstrando seu potencial e se preparando para crescer. Um dos principais passos, senão o principal, dados nessa direção foi a construção da estrada de ferro da GWBR ligando Limoeiro ao Recife no final do século XIX. Demonstramos como aconteceram as obras, quais impactos foram sendo causados. Inicialmente destinada para escoamento da produção econômica, a ferrovia modificou as sensibilidades. Acelerou os ritmos. Forneceu os primeiros ares modernizatórios para o lugar. Um elo do litoral com o interior que encurtou as distâncias e modificou relações com o tempo cronológico. Um meio de transporte tipicamente moderno. Impulsionou a economia das cidades que cruzou e garantiu o trânsito não apenas de mercadorias e produtos, como também de pessoas e idéias.

Abordamos também a abertura dos primeiros caminhos até Limoeiro. As formas primitivas de conexão entre os vilarejos e freguesias. Assim como os métodos para locomoção no interior da cidade. Implantados após o trem, os bondes e cabriolés compuseram importante quadro da arquitetura e sociabilidade urbana. Modificaram tanto o espaço físico quanto alteraram a ordem das interações e disputas sociais. Geraram um mercado dos transportes, criando concorrências e rivalidades. Veículos que foram também se modernizando em nome das competições do mercado. Saindo da hegemonia dos transportes com tração animal até chegarem aos bondes impulsionados por motor de explosão. Uma modernização que não se afastava das tradições religiosas, das missas dominicais que impulsionavam a procura desses serviços.

Situamos a chegada do trem como o grande fator impulsionador da modernização da cidade. Após o início do seu funcionamento Limoeiro começou a funcionar em ritmo acelerado. Os fatores econômicos, culturais e sociais efervesceram. Vimos então algumas transformações decorrentes. Iniciando pelos traçados urbanos. Antes alocada quase inteiramente em uma única rua, a urbes se desenvolve. Novos logradouros vão surgindo, outros sendo transformados. Aparece uma preocupação com o alargamento das vias e seu embelezamento. As principais avenidas se mantêm arborizadas e iluminadas. As Igrejas, símbolos do passado religioso conservam sua importância referencial. Continuam sendo marcos do centro político econômico da cidade.

Nessa altura da pesquisa nos serviu de fonte principalmente um antigo álbum da cidade encontrado em coleções particulares. Traçamos uma análise iconográfica. Utilizamos as fotografias como testemunhas do passado. Fotografias que foram, por si só, símbolos do moderno. A técnica do registro das imagens a partir da câmara escura foi uma invenção

moderna, que seduziu e marcou os sujeitos no início do século XX. Discutimos também esse fascínio. Essa necessidade de representar o seu entorno e também de ser retratado pelas lentes. De se enxergar como sujeito objetivo, congelado numa lâmina. A fotografia contribuiu para forjar estereótipos e padrões de beleza modernos.

Encontramos uma conexão entre a produção de imagens e os ideais de beleza no início do século XX. O culto ao alinhamento dos corpos. Pudemos ver como a cidade foi vivenciando as mudanças no comportamento, nas normas de saúde pública, na moda, nas sensibilidades. O corpo ganhando animação e movimento. Os cuidados estéticos como protagonistas. Observamos o rompimento da moda com os padrões novecentistas. A fusão entre forma e função. Pudemos vislumbrar uma saída das mulheres do enclausuramento doméstico. Avaliar alguns efeitos, alguns posicionamentos controversos. Tempos em que pode ser evidenciada uma febre pelas novidades e os apelos publicitários.

Na última parte do trabalho, trouxemos para nossas linhas um dos grandes fenômenos do século XX, o futebol. Uma discussão que abriu caminhos para serem pensados os cuidados com o corpo, a preocupação com a vida saudável e prática desportiva, as novas formas de sociabilização, as práticas de lazer e os prazeres. Esse esporte foi um importante elemento para a vida urbana. Um signo da modernidade. Desde seu surgimento tratado como tal. Falamos dos costumes, dos ritos presentes nas partidas. Da presença feminina nos campos e administrações. Da paixão dos limoeirenses pela prática, e como seus praticantes costumavam ser idolatrados como heróis, responsáveis pelo progresso da cidade.

Realizamos um esforço, do primeiro ao último capítulo, para apresentar as modificações vivenciadas em Limoeiro na virada do século XIX para o XX. Possuímos o conceito base de que em todos os períodos históricos são impretadas mudanças e também resguardadas suas continuidades. No entanto, privilegiamos esse período por ser crucial para a constituição e organização urbana de Limoeiro. Suas rupturas e novidades representaram a urbanização e modernização da antiga vila. Constituíram o período em que o lugar se constituiu efetivamente como cidade. Não tivemos jamais a pretensão de encerrar o assunto, abraçar o mundo, falar sobre tudo que poderia ser falado. Todo trabalho possui seus recortes, e todo pesquisador realiza seus julgamentos. As leituras são múltiplas. Não poderíamos jamais incorrer no erro de tentar realizar uma abordagem total, do chão ao céu da boca ao reto.

Nossa pesquisa é mais uma contribuição entre outras para o campo da história das cidades. Esforçamos-nos para iluminar questões referentes à materialidade da cidade, às suas formas concretas, objetivas e também suas relações sócio-culturais. As subjetividades e relações não palpáveis dos indivíduos do espaço urbano. Agimos sobre algumas lacunas

existentes na historiografia da cidade de Limoeiro, e sabemos também que produzimos outras novas. Todo trabalho possui suas limitações. O conhecimento não se esgota. As ausências são também motivadoras de novas pesquisas. Fomentam novas reflexões. Impulsionam novos esforços.

REFERÊNCIAS:

1. Fontes impressas

a) Periódicos:

A Pilheria. 1923, nº 83.

A Pilheria. 1923, nº 84.

A Pilheria. 1923, nº 85.

Gazeta de Limoeiro Ano VIII, Nº269, 17 de dezembro de 1932

O Alvi-Rubro. Ano V, nº 2. Limoeiro, 25 de janeiro de 1930.

O Alvi-Rubro. Ano V, nº 3. Limoeiro, 20 de setembro de 1931.

O Alvi-Rubro. Anno X, Nº 4. Limoeiro, 26 de outubro de 1935.

A Epocha. Ano I, nº 6, 1889.

A Epocha. Ano I, nº 10, 1889.

A Epocha. Ano I, nº 13, 1889.

A Epocha. Ano I, nº 25, 1889.

A Provincia. Ano XIII, nº 26, 1890.

A Provincia. Ano XIII, nº 42, 1890.

A Provincia. Ano XIII, nº 61, 1890.

b) Outros impressos

A exposição de obras publicas em 1875 – Publicação Oficial. Rio de Janeiro: 1876.

ALBUM DE LIMOEIRO, 1949.

BERARDINELLI, W. **As formas feminina e a educação física: a moda social e a moda biológica.** Revista Educação Physica, Rio de Janeiro, v.28, p.13-9, 1939.

Coleção de Leis Provinciais de Pernambuco, Pp 135-137. Arquivo Público do Estado de Pernambuco – APEJE. Apenso I.

Indicador do Comércio e Indústria em Pernambuco e Alagoas – 1916. Recife: Livraria Universal. 1916. P. XX.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil.** São Paulo, SP: Ed. Nacional, 1942.

NETTO, Archimedes de Mello. **Aspectos da influência portuguesa em Limoeiro – 1730-1937.** Recife: Diário da Manhã, 1938.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa “The Great Western of Brazil Railway Company Limited” e das suas relações com a economia do Nordeste brasileiro.** São Paulo: Ed. José Olympio, 1949.

VILAÇA, Antônio. **Páginas de Limoeiro.** Limoeiro: s/e. 1952.

WATTS, A. J. **A colônia inglesa em Pernambuco.** In: Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano. Nº XXXIX, PP 163-170, 1945. Apud. PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste.** São Paulo: Ed. José Olympio, 1949.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada-de-ferro do Nordeste.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1949.

Relatório da direção da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco, 1963. Apud. PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste.** São Paulo: Ed. José Olympio, 1949.

WATTS, A. J. **A colônia inglesa em Pernambuco.** In: Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano. Nº XXXIX, PP 163-170, 1945.

2. Fontes Online

ANDRADE, Maria do Carmo. *O bonde elétrico no Recife*. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar> Acesso em: 12/10/2013.

CUNHA, Lúcia Helena de Oliveira. **Tradição e modernidade: novo encontro para a construção de sociedades sustentáveis**. Versão online da Revista Sustentabilidad(es). 2010. ISSN: 0718-8854. Disponível em: <http://www.sustentabilidades.org> acessado em: 18/02/2013.

GASPAR, Lúcia. *Futebol em Pernambuco*. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>. Acesso em: janeiro de 2014.

GASPAR, Lúcia. *Great Western*. **Pesquisa Escolar Online**, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>. Acesso em: 15/10/2013.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. **Oswaldo Cordeiro de Farias**. Fonte online. Disponível em: <http://www.pe.gov.br/governo/galeria-de-governadores/osvaldo-cordeiro-de-farias/> Acessado em: 20/10/2013.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO. Disponível em: <http://www.pe.gov.br/governo/galeria-de-governadores/osvaldo-cordeiro-de-farias/> Acessado em: 20/10/2013.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br> acessado em 20/10/2012.

Locomotiva da *Tramways*. Imagem da coleção Allen Morrison. <http://www.tramz.com/> acessado em 18/12/2012.

LUSA. Mailiz Garibotti. **O Serviço Social e as lutas sociais no campo: pensando nos movimentos sociais a partir das relações de gênero e da conquista de direitos**. In: Conselho

Internacional de Bem Estar Social América Latina e Caribe – Relatos de Experiência. Disponível em: <http://www.cibs.cbciss.org> acessado em 15/09/2011.

MACHADO, Regina Coeli. **Rio Capibaribe, Recife, PE**. Pesquisa escolar on-line, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar> acessado em 15/09/2012.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. **A invenção da Locomotiva**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/> Acessado em 20/10/2013.

Prefeitura Municipal de Limoeiro. **Dados Gerais do Município**. Dados retirados do site oficial da administração do município. Disponível em: <http://www.limoeiro.pe.gov.br> acessado em 15/09/2012.

REZENDE, Antônio Paulo. **Não estranhe os descompassos da vida**. In: <http://www.astuciadeulisses.com.br> acessado em: 14/10/2012

REZENDE, Antônio Paulo. **Lula, o refazer da imagem e a sociedade do espetáculo**. In: <http://www.astuciadeulisses.com.br> acessado em: 14/10/2012

3. Fontes áudio visuais

Globo Repórter. **História das ferrovias no Brasil**. São Paulo: Globo, 06/04/2012. Programa de Televisão.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **A modernidade chega a vapor**. (Série: 500 Anos: O Brasil Império na TV). Disponível em: <http://www.dominipublico.org.br>

4. Bibliografia

ANDRADE, Manuel Correia de. **A terra e o homem no Nordeste**. São Paulo: Cortez, 2011.

AUSTER, Paul. **A invenção da solidão**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

BALANDIER, Georges. Ordem tradicional e contestação. *In: Antro-pológicas*. Edusp/Cultrix, São Paulo. 1976.

BALANDIER, Georges. Tradição e Modernidade. *In: Antropologia Política*. Universidade de São Paulo/EDUSP, São Paulo. 1969.

BARROS, Souza. **A década de 20 em Pernambuco**. Recife: Fundação da Cultura da Cidade do Recife, 1985.

BARROSO, Geraldo Filho. **Crescimento urbano, marginalidade e criminalidade: o caso do Recife – 1880 a 1940**. Recife: Dissertação de Mestrado em História UFPE-CFCH. 1985.

BAUMAN, Zygmunt. **A Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.2001.

BEAUVOIR, Simone. **O Segundo Sexo. Vo. I e II**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

BEDIN, Pierri Gabrielli. **Olhar a cidade no Brasil, ver a modernidade à brasileira**. In: BIBLOS – Revista do Instituto de Ciências Humanas e da Informação. Vol. 10, 1998. Págs. 159-172.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. 2a ed. São Paulo: Brasiliense, 1991, vol. 3.

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas (Vols. I, II e III)**. São Paulo: Brasiliense. 1985.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras. 1988.

BORNHEIM, Gerd. O conceito de tradição. *In: Cultura Brasileira: tradição/contradição*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 1987.

BRESCIANI, Maria Stella. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. São Paulo: Brasiliense, 1990.

BRESCIANI, Maria Stella. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). *In: Revista Brasileira de História*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, vol. 5, setembro de 1984/abril de 1985.

BRESCIANI, Stella. História e historiografia das cidades, um percurso. *In FREITAS (org.), Historiografia brasileira em perspectiva*. 1998:237-258.

BRESCIANI, Stella. **Paris e Londres no século XIX: o espetáculo da pobreza**. 4a ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CALDAS, Waldenyr. **Aspectos sociopolíticos do futebol brasileiro**. Revista USP, 22, 1994.

CASTORIADIS, Cornelius. **As encruzilhadas do labirinto: O mundo fragmentado vol III**. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1992.

CAVALCANTI, João Batista. **O coronelismo em Pernambuco: O exemplo de Chico Heráclio**. Monografia apresentada ao Programa de Pós Graduação *Latu Sensu* em Ensino de História da UFRPE. 2002.

CHARTIER, Roger. **A história ou a leitura do tempo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. 4a ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1997;

CHOAY, Françoise. **Urbanismo: utopias e realidade**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

COSTA, Veloso. **Alguns aspectos históricos e médicos do Recife**. Recife: Editora da UFPE, 1971.

CORNEJO, Carlos. GERODETTI, João Emílio. **Ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças**. Rio de Janeiro: Solaris, 2005.

DEL PRIORE, Mary. **Histórias Íntimas: sexualidade e erotismo na história do Brasil**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil. 2011.

ECO, H. **História da beleza**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador vol I: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Ed. Presença, 1975.

FIDEPE - Fundação de Informações para o Desenvolvimento de Pernambuco. **Limoeiro**. Recife, 1981. Série: Monografias Municipais.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2012.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 2007.

FREITAG, Barbara. **Teorias da cidade**. 4ªed. São Paulo: Papirus, 2012.

FREUD, S. M. O mal estar na cultura (1929-1930). In: **Obras completas. Tomo III**. São Paulo: Ed. Presença, 1969.

FREYRE, Gilberto. **Casa-grande & Senzala**. 51º Ed. São Paulo: Global, 2006

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**. São Paulo, 1936.

FREYRE, Gilberto. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio. 1940.

FREUND, Gisèle. **La fotografia como documento social**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1976.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP. 1991.

GOELLNER, Silvana Vilodre. **Mulheres e futebol no Brasil> entre sombras e visibilidades**. *In: Revista brasileira de Educação Física. Esp.*, São Paulo, v.19, n.2, p.143-51, abr./jun. 2005.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HERÁCLIO, Reginaldo & HERÁCLIO, Ricardo. **Chico Heráclio, a herança política**. Recife: editora Universitária da UFPE, 1997.

HERÁCLIO, Reginaldo. **Chico Heráclio – o último Coronel**. Recife, 1979.

HOBSBAWN, Eric J. **A era do Capital**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LANDIM, Paula da Cruz. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo: Ed UNESP, 2004.

LEAL, Severina Barbosa. **As ferrovias em Pernambuco: (1850-1890) necessidades concretas ou ideologia do progresso?** *In: Revista Symposium*. Ano 4, número especial, novembro de 2000.

LEITE, Rogério Proença. **Contra-usos da cidade: lugares e espaço público na experiência urbana contemporânea**. São Paulo: Editora da UNICAMP, 2007.

LIMA, Eduardo José Silva. **Recife entra em campo: história social do futebol no Recife (1905-1937)**. Dissertação de Mestrado em História Social da Cultura Regional. Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE. Departamento de História, Recife, 2013.

LIMA, Eduardo José Silva. **Da chegada a institucionalização: os primeiros passos do futebol pernambucano.** In: Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH São Paulo, julho 2011.

LIMA, Eduardo José Silva. **Futebol e Modernidade no Recife dos primórdios do século XX.** In: Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUH Rio de Janeiro: Memória e Patrimônio. ISBN 987-85-60979-08-0. Rio de Janeiro, julho de 2010.

LIPOVETSKY, Gilles; ROUX, Elyette. **O luxo eterno: da idade do sagrado ao tempo das marcas.** São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

LIPOVETSKY, Gilles. **Os tempos hipermodernos.** São Paulo: Barcarolla. 2004.

LIPOVETSKY, Gilles. **A era do vazio: ensaios sobre o individualismo contemporâneo.** São Paulo: Manole, 2005.

LIPOVETSKY, Gilles. **O império do efêmero: a moda e seu destino nas sociedades modernas.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro. **Signos em confronto? O arcaico e o moderno na Cidade de Princesa (PB) na década de 1920.** João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

MATOS, Maria Izilda Sandro de. Na trama do urbano: do público do privado e do íntimo. **Projeto de História. 13.** São Paulo: PUC, 1996: Págs. 129-149.

MEIRELES, Cecília. **Ou isto ou aquilo.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1990.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. **Fontes visuais, cultura visual, história visual: balanço provisório, propostas cautelares.** Revista Brasileira de História, vol 23, nº45, 2003, p.18.

MOREIRA, Fernando Diniz. **A construção de uma cidade moderna. Recife (1909-1926).** Mestrado em Desenvolvimento Urbano, Recife, UFPE, 1995.

MORIN, Edgar. **Ciência com consciência**. Lisboa: Publicações Europa – América, Portugal. 1984.

MOURA, Eriberto J. L. **As relações entre lazer, futebol e gênero**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Educação Física, UNICAMP, Campinas, 2003.

MUNFORD, L. **A cidade na história**. Rio de Janeiro: Italiana, 1964.

NESTROVSKI, Arthur. **Semana de Arte Moderna: desdobramentos 1922-1992**. São Paulo: EDUC. 1992.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)**. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/ Multigraf Editora Ltda, 1993.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: **História da Vida Privada Vol. 3**. São Paulo: Schwarcz LTDA, p. 513-619, 1998.

SEVCENKO, Nicolau. **Futebol, metrópoles e desatinos**. In: Revista USP, São Paulo, n. 22, p. 30-7, jun./ago. 1994.

VIGARELLO, Georges. **História da Beleza: o corpo e a arte de se embelezar, do renascimento aos dias de hoje**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2006.

PEREIRA, Carlos Eduardo. **Uma breve história de Limoeiro**. Olinda: Livro Rápido. 2013.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História e História Cultural**. Belo Horizonte: Autêntica, 2005.

PIRES, Maria da Conceição Francisca. **Vitória no começo do século XX: modernidade e modernização na construção da capital capixaba**. In: SAECULUM – Revista de História. Nº 14, João Pessoa, jan/jun. 2006.

RAMINELLI, Ronald. História urbana. In: CARDOSO e VAINFAS (orgs.). **Domínios da história**. 1997.

RÊGO, André Heráclio do. **Famille et pouvoir regional au Brésil: Le coronelismo dans le Nordeste 1850-2000**. Paris: editora L' Harmattan, 2006.

RÊGO, André Heráclio do. **Sim senhor, coronel**. Rio de Janeiro: editora Sete Letras, 1996.

REZENDE, Antônio Paulo de Moraes. **(Des) Encantos Modernos: histórias da cidade do Recife na década de vinte**. Recife: FUNDARPE. 1997.

REZENDE, Antônio Paulo de Moraes. DIDIER, Maria Thereza. **Rumos da história: nossos tempos. O Brasil e o mundo contemporâneo**. São Paulo: Atual, 1996.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 2a ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SCHORSKE, Carl. **Viena fin-de-siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à era do rádio**. Vol. 3, São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SOUZA BARROS, Manuel. A década de 20 em Pernambuco: uma interpretação. Rio de Janeiro: Gráfica Editora Acadêmica Ltda, 1972.

TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Cenários de modernidade no Recife de princípios do século. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Vol. 5, Nº 3. 1998.

VELLOSO, Monica Pimenta. **História e modernismo**. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

VILAÇA, Antônio. **Histórias que Limoeiro conta**. Rio de Janeiro: Arquimedes, 1971.

VILELA, Márcio A. Ferreira; PORFÍRIO, Pablo F. de A. A infância de um chefe político e a invenção de uma autoridade: Francisco Heráclio do Rêgo. *In* MIRANDA, Humberto; VASCONCELOS, Maria Emília (Org.). **História da infância em Pernambuco**. Recife: Editora da Universidade Federal de Pernambuco, 2007.

VILELA, Marcos Ananias Ferreira. **A construção de um líder político: Francisco Heráclio do Rêgo, Limoeiro, 1945-1955**. Recife: Dissertação de Mestrado apresentada ao PPGH UFPE. 2008.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a Cidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. *In*: **O espaço da diferença**. Antonio A. Arantes (org). Campinas. SP. Papirus, 2000.